

Na een eerste grote reis met een Linssen-'oldtimer', de Dutch Sturdy 320 AC, kwam ik dit jaar in contact met Peter Schönberger van Yacht Charter Holiday Tours GmbH. Hij stelde mij een goed uitgeruste, splinternieuwe Grand Sturdy 29.9 AC ter beschikking voor de onderneming Merzig-Parijs. Als je denkt aan de reis van het Merzig naar Parijs, dan ligt de TGV het meest voor de hand, of misschien de auto vanwege het gemak dat deze je van deur tot deur brengt. Maar hoe zit het met de boot? Lukt dat überhaupt?



## *Een reis van Merzig naar Parijs*

### Een fantastische rondreis door vijf landen

TEKST EN FOTO'S BERND ORGASSA

Het lukt, mits je voor de 2.000 km lange reis minimaal 7 weken rekent en een schip uitzoekt dat niet alleen over de benodigde techniek beschikt, maar ook comfort en enige behaaglijkheid biedt. Het schip moet onder bruggen door kunnen die slechts een doorvaarhoogte van 3,5 m hebben. Hoewel niet verplicht, is een marifoon ook wel heel handig.

#### **Aan alles is gedacht**

De tocht begint in Merzig aan de rivier Saar. Ik krijg een uitstekend onderhouden boot. Aan alles is gedacht: werpanker, lange landvasten, korte landvasten, landvasten van zeer sterk materiaal voor 'lassoworpen' bij hoge sluismuren, stroomkabels en aansluitingen voor alle mogelijke stekkers, waterslang met verschillende koppelingen, stevige meerpenen en een zware hamer, een sterke zaklantaarn, een kist vol superdun wc-papier, enz. In ordners verzameld toeristisch informatiemateriaal vult samen met de meegebrachte tien waterkaarten de boekenplank in de achterkajuit. Alles wordt wel een keer gebruikt.

Met twee ervaren motorbootvrienden vaar ik de rustig stromende Saar en Moezel af. We worden nauwelijks opgehouden door de sluisen. Wel door een routinecontrole van de politie: er wordt gezocht naar gestolen materiaal en schepen. Toen de aardige politiemensen hoorden wat ons reisdoel was, wilden ze maar wat graag met ons ruilen!

#### **Natuur, wijnhellingen, Moezeldorpen, zonnetje, het goede leven**

Voor Cochem worden we na een warme dag ingehaald door een zware onweersbui. Ondanks de wolkbreuk en het verminderde zicht als gevolg daarvan levert de navigatie dankzij het vrachtschip dat voor ons vaart, geen problemen op. De hagelbui die vervolgens op ons neerklettert, baart ons onder het cabrio-dek wel enige zorgen. Is het zeildoek wel bestand tegen deze hagelstenen, die zo groot zijn als duiveneieren? Een oorverdovend gekletter, maar het doek blijkt ijzersterk. En als we de haven van Cochem binnenvaren, schijnt de zon weer uitbundig, alsof er niets is gebeurd.

**"...Vive La France:... het goede leven..."**



Vanaf Koblenz varen we stroomafwaarts op de Rijn. Met een toerental van 2.100 toeren en geholpen door de stroming, vordert onze reis gestaag: 14 km/uur. De 55 PK Volvo Penta verbruikt nu 4 liter per uur. Dat is vriendelijk voor de portemonnee.

### Geen kunst

Het is geen kunst om de Rijn te bevaren. Het is wel belangrijk de grote schepen goed in de gaten te houden. Bovendien is het aan te raden aan de andere kant te gaan varen zodra een haveningang of een aanlegplaats in zicht komt. Bij nauwe haveningen moet de stroming niet worden onderschat; draai altijd tegen de stroom in.

De Rijn tot aan Duisburg stroomt door een afwisselend landschap: we zien niet alleen groene oevers, wijnbergen en stadsgezichten, maar ook industrie- en havengebieden.

Interessant is de massief gemetselde ingang tot de Rheinauhaven in Keulen. De jachthaven is ondanks het feit dat hij ruimte moest prijsgeven, nog steeds zeer ruim. Wel heeft hij een facelift nodig, zodat hij niet meer uit de toon valt in het volledig gerenoveerde havengebied met de nieuwe woningen en bedrijfspanden. Vanuit de haven zijn de oude binnenstad van Keulen, de Dom en de bruisende Südstadt lopend te bereiken.

In de nieuwe binnenhaven van Duisburg komen er nieuwe gasten aan boord. Zij ontpoppen zich als self-caterars. Drie keer komen ze met een winkelwagen vol proviand en drinken aanrijden. Ik hoop dat we vóór Frankrijk alles hebben opgegeten, want daar wachten ons de wijn en andere culinaire geneugten.

Dan gaat het verder: eerst naar Arnhem en vervolgens de Maas op, voor de eerste keer stroomopwaarts. De stroming is echter maar gering: 2 à 3 km/uur. In Venlo vallen we met onze neus in de boter. Het is lunchtijd in de drukke binnenstad. De attractie: echte Hollandse nieuwe. Gewoon uit het vuistje of netjes met mes en vork: voor de smaak maakt het niet uit. En na het eten mag je bij de wasbak van de visboer nog even je handen wassen. Nederland ten top.

We varen nog enkele dagen verder over de Maas en maken ook een stop in de haven van Maasbracht. Vanaf onze ligplaats kunnen we de imposante werfhallen van Linssen Yachts zien. Daar liggen onder andere schepen te wachten op hun nieuwe eigenaar, met vaak interessante bestemmingen. In de grote showroom kunnen de nieuwste modellen uitgebreid worden bezichtigd. Daarnaast is het zeer uitnodigend om rond te snuffelen in een nabijgelegen dumphandel.

Dan volgen de steden Maastricht en Luik. Wanneer we België binnenvaren, krijgen we te maken met een kleine

ambtelijke overval. Vriendelijk doch beslist eist de sluiswachter inkleding. Bureaucratie ten top, maar goed, het kost ons niets. Huy is een bezienswaardige stad en wij vinden een uitstekend restaurant. Een weldaad voor de hele crew.

### Maas wordt La Meuse

De Maas heet nu La Meuse. We bereiken Namen. De omgeving verandert, het wordt bergachtiger. Indrukwekkende landschappen trekken aan ons voorbij. Het aantal sluisen neemt ook toe. Tot Givet in Frankrijk zijn er al 10 sluisen. Tussen Givet en Bogny 13, en de volgende dag naar Le Chesne nog eens 13. Alle sluisen worden automatisch bediend. De medewerkers van de VNF (Voie Navigable de France) laten zich niet zien, maar zij worden nogal eens opgetrommeld, wanneer er weer ergens iets vastloopt. En dat is niet verwonderlijk. Wij bevinden ons tenslotte op een kanaal dat voor een deel al in de 18e eeuw werd aangelegd. De sluisen werden 200 jaar lang met de hand bediend. Tegenwoordig gebeurt dat door hydraulische installaties. Dat levert soms problemen op als gevolg van de oude, grove mechaniek en de vaak 'zorgeloze' hobbyschippers.



### "...Canal lateral à l'Aisne..."

Het is donderdag 12 juni. De dag van de 28 sluisen. We varen op het Canal des Ardennes. Het miezelt. Wat je soms aan boord wel eens mist, is een beetje beweging. Nu, daarover hebben we vandaag niet te klagen. De sluisen zijn een ware sportieve prestatie. Lichtmatroos Horst-Dieter jogt van het ene pand naar de andere en pakt de landvasten aan. De roerganger oefent het soloschutten. Om drie uur in de namiddag zijn we kletsnat, maar de klus is geklaard. Nu pas horen we dat tot twee dagen geleden sluis 22 geblokkeerd was. Een sluisdeur was uit zijn scharnieren geraakt. De reparatie heeft vijf dagen geduurd. Enfin, die kelk is aan ons voorbijgegaan.



## "...De Eiffeltoren komt in zicht..."



Wij leggen aan in Attigny, waar geen restaurants zijn. Vandaag schrikken de ingevroren Chinese konijnenfilets ons niet langer af. De kombuis rookt. Zo zwoegen wij voort, over het Ardennenkanaal, de Aisne en de Oise tot we bij de Seine komen. Wij maken nog een ommetje naar Reims. Hier maken we in de kathedraal een viering mee ter ere van Jeanne d'Arc, waarbij het gebeuren wordt opgeluisterd door een kleurrijke gardeoptocht, veteranenclubs, domkapittels, enzovoort. Reims is een aanrader.

### **De Eiffeltoren komt in zicht**

Op ons dooie gemak zakken we de Seine af. Er is weinig verkeer; hier en daar een vrachtschip of een motorboot. Er glijdt een bekoorlijk landschap aan ons voorbij, afgewisseld met dichte bebouwing en industriegebieden. Er liggen nogal wat scheepswrakken langs de oevers. Bij Parijs zien we eerst de skyline met flats, vervolgens komen we langs groene hellingen, en uiteindelijk varen we tussen de typisch Parijse bebouwing. De Eiffeltoren komt in zicht. De bruggen liggen steeds dicht bij elkaar en variëren in bouwstijl en bouwjaar.

Onze bestemming is de jachthaven Paris-Arsenal. Deze ligt tussen de Seine en Place de la Bastille, dus zeer centraal. Voordat wij deze haven echter bereiken, moeten wij op onze tocht door de Cité eerst tussen tientallen rondvaartboten door laveren. Daarbij worden we geholpen door een duwboot, die zich stoïcijns een weg baant door de drukte. Wij volgen hem. In de buurt van de eilanden wordt het vaarverkeer geregeld door middel van stoplichten. Het verdient aanbeveling om niet alleen het drukke scheepvaartverkeer, maar ook de Navicarte goed in de gaten te houden.

### **Paris-Arsenal**

Arsenal is alleen via sluisen bereikbaar. Twee continu overspannen havenmeesters regelen de sluisen via een video-beeldscherm en wijzen ligplaatsen toe. Dat betekent echter niet per definitie dat die dan ook vrij zijn. Maar dan neem je gewoon een andere plaats. Hier doet de marifoon dan goed dienst: je kunt je een lange weg naar de capitainerie besparen door een nieuw ligplaatsnummer aan te vragen.

Nog een aardigheidje hier: in de hele haven zijn er vier toilet- en wasgelegenheden. Bij iedere wasgelegenheid is ook een wasmachine met droger. Wat doet een schipper die lange tijd onderweg is in Parijs? Juist. Wasdag.

Maar Paris-Arsenal heeft nog meer te bieden. Je gaat een kademuurtrap op en staat midden in Quartier Bastille, een bruisende wijk, die alles biedt wat de bezoeker van Parijs zoekt: opera, cafés, restaurants, winkels en knetterende scooters. Je loopt een paar straten verder en daar zijn alle bekende bezienswaardigheden van deze wereldstad. Het metrostation ligt letterlijk voor de deur.

Wij zijn met andere 'trekkers' onderweg richting het zuiden. Een ouder echtpaar uit Rotterdam heeft daarvoor de hele zomer de tijd. Een jong gezin komt met een fraaie houten zeilboot uit Finland. Hun doel voor 2008 is de Middellandse Zee. Pas het jaar daarop willen zij over zee terug naar Helsinki. En dat maakt de lange reizen zo mooi: het praatje met je burens, het uitwisselen van ervaringen, de verhalen van schippers en over schepen. Vaak houdt je samen dagenlang dezelfde koers aan. In de sluisen en havens kom je elkaar soms na weken toevallig weer tegen en zijn er weer nieuwe verhalen te vertellen.

### **Champagne-Ardenne**

We verlaten Parijs en houden bakboord aan, de Marne op. Al gauw wordt de omgeving weer landelijk en bergachtig.

Het aantal sluizen neemt toe. Het blijft echter rustig op het water. In de nauwe kanalen komen we péniches tegen, vrachtschepen die 35 m lang zijn en de oude sluizen tot op de laatste centimeter opvullen. Niet iedere péniche wordt nog gebruikt als vrachtschip voor kolen, zand of graan; steeds vaker doen zij dienst als chique woonboten. De fantasie van de eigenaren kent geen grenzen. Een boot was zelfs als een echt Provençaals huis vormgegeven.

Wij varen nu door Champagne-Ardenne. Een ongerept, bijna ruig landschap met bossen, korenvelden en rotswanen trekt aan ons voorbij. Op de hellingen van de noordelijkste wijnbergen van Frankrijk groeit de champagnedruif. Grote silo's herinneren aan de betekenis die de kanalen ooit hadden voor het transport van tarwe. Tegenwoordig wordt al het tarwe vervoerd over de weg.



"...le tunnel de Demange à Mauvages..."

### Le tunnel de Demange à Mauvages

Vanaf Epernay wordt de gekanaliseerde Marne het Canal latéral à la Marne. In Vitry-le-Francois draaien we het Canal de Marne au Rhin op; bij Nancy La Moselle bereiken we de Rijn. Halverwege is er nog een attractie: le tunnel de Demange à Mauvages. De bedoeling is dat een elektrische boot de schepen door de 5 km lange tunnel trekt. Maar de laatste sluiswachter meldt ons lachend: *"De sleepboot is 'en panne', dus u mag op eigen kracht verder varen. Als het stoplicht bij de ingang op rood staat, kunt u gerust doorvaren. U wordt begeleid door een fietser, die erop let dat u niet te hard roept, onderweg stopt of met de lampen speelt. Goede reis."* Nu zijn we er zeker van: we zijn in Frankrijk.



"...De 'Pont Alexandre III' in Parijs. Ontworpen door Résal en Alby. Gebouwd tussen 1896-1900..."



Het is een vermoeiende tocht door de tunnel. Wanneer je werkelijk de snelheidslimiet van 5 km/uur zou aanhouden, zou je er een uur over doen. De tunnel is goed verlicht. Omdat het plafond van de tunnel wordt weerspiegeld in het gladde wateroppervlak, zie je het water niet. Het lijkt wel alsof de boot in een leeg kanaalbed zweeft. Een bijzondere ervaring.

Nancy is de moeite waard om een stop te maken. Met een beetje geluk tref je net een van de avonden waarop de huizen van het Place Stanislas worden verlicht door een lasershow. Via de Carrière kom je in de oude binnenstad (11e eeuw). Hier bevindt zich een groot aantal gezellige restaurants en cafés. Ook de Jugendstilgebouwen in de nieuwe stad zijn een bezoekje meer dan waard.

### De Moezel

We zijn nu in Lotharingen en varen op de Moezel. Ook de Romeinen voeren hier al met boten van een vergelijkbare grootte. Deze waren echter van hout en werden getrokken door scheepsknechten. Stroomafwaarts werd er geroeid of liet men zich met de stroom meedrijven. 200 jaar geleden hadden sommige schepen reeds een lengte van 24 meter. Stroomopwaarts werden zij soms door wel zes paarden getrokken. Pas in 1964 werd de Moezel tussen Thionville en Koblenz getemd door de aanleg van stuwen en sluisen, waardoor de rivier het hele jaar door ook voor grote schepen bevaarbaar werd. In de sluisen kunnen duwbakken van wel 172 m lengte worden geschut. Voor wat kleingeld schut men als er geen beroepsvaart aankomt, echter ook wel een 10 meter jacht in zijn eentje wanneer deze niet door de pleziervaartsluis past.

Langs alle kanalen die wij hebben bevaren, waren nog de oude jaagpaden te zien, die ook doorliepen onder de bruggen. Een groot aantal daarvan wordt nog onderhouden; ze worden onder andere gebruikt als toeristische fietspaden.

Wij genieten van de laatste dagen op de Moezel. Het is rustig en het landschap is mooi. De steden die we passeren hebben een bewogen en niet altijd even vreedzame geschiedenis.

Voordat we de Saar opvaren, is er nog één must: tanken in het Luxemburgse Schwepsange. Ook zonder de goedkope diesel zou deze haven een bezoek waard zijn. In het grote, moderne tankstation vindt een schipper alles wat hij nodig heeft. Wij maken onze voorlaatste stop in Saarburg. Is dit een wijnhoofdstad? Wij zijn uiterst tevreden met het kleine restaurant waar wij aanleggen en dat zich buiten het toeristengewoel bevindt. Waterval, de Saarburg, zorgvuldig gerestaureerde vakwerkhuisen, overblijfselen van de oude stadsmuren, dat alles lokt vele toeristen naar deze stad.

Nog een klein stukje naar Merzig. Dan is de cirkel rond. Het schip wordt ongeschonden afgeleverd. Wij hebben een prachtige reis achter de rug. Frankrijk: wij komen zeker terug, en absoluut weer met een Linssen.

### Informatie over huren op de Saar? Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Hauptstrasse 24

D-66740 Saarlouis, Duitsland

Tel. +49 (0)6831 - 69379

Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de

www.saarmoselyachtcharter.de

De auteur Bernd Orgassa

*“...van Merzig naar Parijs. 2000 kilometer in 7 weken. Een belevenis!...”*



### Samenvatting

- 46 dagen onderweg
- Navigatie uitsluitend aan de hand van de Franse Navicartes en Fenzl's 'Mosel und Rhein'
- 2000 vaarkilometers
- 293 sluisen
- 8 keer getankt, in totaal 756 liter diesel
- Periode: juni/juli
- Liggeld: van gratis tot € 30, gemiddeld € 12 per nacht
- Sluistijden: zeer verschillend. Variërend van 9.00-18.00 uur tot 24 uur per dag

