

In de vorige uitgave van *Serious Pleasure* kon u het verslag lezen van de eerste twee etappes van onze reis met ZINFANDEL, onze Linssen Dutch Sturdy 320. In 2006 namen wij haar mee van Basel naar Saal, een trip van ruim 1.800 kilometer. De tweede etappe, in 2007, ging via de Donau naar Bratislava en weer terug, waarna we ZINFANDEL veilig in de winterstalling bij Linssen-vertegenwoordiger Kreuzsch aan de Moezel in Schweich bij Trier achterlieten. Trier vormde in 2008 het startpunt van onze derde etappe.



Bodensee - Wenen - Parijs (deel 2)

De etappe van Trier naar Parijs

TEKST EN FOTO'S SABINE EN WOLFGANG RÖSEL

Moezel / Canal des Vosges / Saône

Tot nog toe kenden wij het Duitse dal van de Moezel tussen Koblenz en Trier uitsluitend als een diep ingesleten traject vol bochten tussen Hunsrück en Eifel, omzoomd met bossen en wijnranken op steile hellingen. Nu wordt het dal waardoor we varen steeds breder. Tot aan de Franse grens



"...Canal des Vosges..."

varen we langs uitgestrekte wijngaarden op de zonzijde van de glooiende hellingen. In Schwebsange maken we onze eerste stop. De dieselprijs is hier erg gunstig, dus gooien we de tank tot aan het randje vol. Vervolgens varen we langs Schengen op het drielandpunt tussen Duitsland, Frankrijk en Luxemburg. In Metz vinden we een fantastische ligplaats, midden in het stadscentrum. De scheepvaart maakt hier gebruik van de gekanaliseerde Moezel die naast de oude, niet-bevaarbare rivierbedding loopt. We varen voorbij aan enorme baggerschepen die worden gebruikt voor de grootschalige grindwinning. In Nancy, de voormalige hoofdstad van Lotharingen, blijven we wat langer hangen. De historische stad maakt veel indruk op ons. Met name het beroemde Stanislasplein is erg indrukwekkend. Het oude stadje Toul, dat in de 17e eeuw door bouwmeester Vauban is versterkt met wallen en schansen, is onze laatste stop op de Moezel voordat we in Neuves-Maisons het einde van het bevaarbare deel van de rivier bereiken (392,8 kilometer vanaf Koblenz). Tijdens onze reis door het industriegebied van Lotharingen zijn overal de sporen te zien van de in verval geraakt staalindustrie.





"...Place Stanislas in Nancy..."

Canal des Vosges

Bij het dorp Richardménil zoeken we onze eerste ligplaats op het Canal des Vosges. De tocht gaat omhoog tot 360,57 meter boven NAP. Langs het kanaal, dat pas tussen 1874 en 1882 werd aangelegd en dat ons door een bosrijk landschap voert, liggen talrijke voormalige smederijen. Wij leggen aan in de mooie jachthaven van Épinal, het stadje dat vroeger beroemd was om zijn behang en prenten. Het Musée de l'Image bezit een collectie van 23.000 prenten en houtsneden. Deze werden ook wel de 'voorgangers van het stripboek' genoemd en werden hier vanaf 1796 gedrukt. De laatste stop langs het Canal des Vosges is de nieuw aangelegde marina in Corre, waar het Canal des Vosges samenkomt met de Saône.

Saône

De Saône, in het begin niet veel breder dan een kanaal, wordt steeds breder en gaat over in een rivier die traag

door een wijds en open landschap stroomt dat soms wordt onderbroken door dichte ooibossen. We lopen St. Jean de Losne binnen waar het Canal de Bourgogne begint. Hier is de grootste 'Port de Plaisance' van de Franse binnenwateren gevestigd. St. Jean de Losne is tevens een belangrijk verkooppunt voor gebruikte boten en péniches tot 38 m. De eigenaren komen merendeels uit Zwitserland, Groot-Brittannië, de VS, Nieuw-Zeeland of Canada. Ook ontmoeten we veel zeilers die met gestreken mast op weg zijn naar de Middellandse Zee.

Canal de Bourgogne / Grand Cru's

Wij blijven enige tijd aangemeerd liggen aan de kade van de oude haven van Dijon en nemen de tijd om de musea en de oude stad grondig te verkennen. Wij bezoeken het moederhuis van de cisterciënzerorde in Citeaux en de Grand Cru-wijngaarden rondom Nuits-Saint-Georges aan de Côte d'Or. ↗

"...fascinerend stadscentrum van Auxerre..."





"...Eén van de 189 sluzen van het Canal de Bourgogne..."

De talrijke en deels zeer goed onderhouden kerken, kloosters, burchten en kastelen waar wij langs varen, geven ons een goede indruk van de levensstijl vol pracht en praal die de geestelijkheid en de adel er in de late middeleeuwen op na hielden.

Het 242 km lange Canal de Bourgogne, aangelegd tussen 1783 en 1833, voert ons door een deels dicht bebost berglandschap naar de waterscheiding op een hoogte van 378 m boven NAP, waarna we door de 3.333 meter lange tunnel varen en aanleggen in Pouilly-en-Auxois. Daar is in het informatiecentrum 'Cap Canal' veel informatie te verkrijgen over de aanleg van het kanaal, nu meer dan 200 jaar geleden. Hiermee hebben wij nu de drie hoogste kanalen van Europa 'overwonnen': naast het Canal de Bourgogne ook het het Canal des Vosges (360 meter boven NAP) en het Main-Donau-kanaal (406 meter boven NAP). Het Canal de Bourgogne wordt vanwege de 189 sluzen en de - helaas - over het algemeen slechte toestand van de infrastructuur nog door weinig schippers gebruikt. En dat is jammer, zeker gezien de mooie landschappen waar we doorheen varen. Op sommige dagen komen we geen enkel schip tegen, soms drie op een dag. Door de grote hoeveelheid waterplanten en rondrijvende rommel raakt ons koelwatersysteem geblokkeerd. Hoewel wij het euvel gelukkig zelf kunnen verhelpen, horen we ook verhalen van vergelijkbare, deels ernstigere storingen bij andere schippers.



Yonne / Canal du Nivernais / Train de bois

In Laroche-Migennes bereiken we de Yonne, die we stroom-

opwaarts bevaren tot in Auxerre. Ook hier blijven we langer vanwege de rust die uitgaat van de middeleeuwse oude stad, de kathedraal St. Étienne en het klooster Saint Germain. Wij verlaten Auxerre en varen het Canal du Nivernais op dat we, vanwege de geringe diepte, slechts tot Clamecy kunnen bevaren. Clamecy, dat ligt aan de rand van de dichte bossen van de Morvan, was ooit een bloeiende stad dankzij de handel in brandhout met Parijs. De Parijzenaars verstookten in die tijd jaarlijks één miljoen kubieke meter hout. Dat hout werd vanuit Clamecy op vloten (zgn. train de bois) stroomafwaarts over de Yonne getransporteerd. Na 1850 kwam door de komst van steenkool en de spoorwegen een einde aan deze bloeiperiode.

Verder gaat de reis, stroomafwaarts over de Yonne via Joigny naar Sens. Sens is de geboortestad van de beroemde bouwmeester Willem van Sens, die de monniken in het Engelse Canterbury leerde om stabiele gotische bogen te bouwen.

Ile de France

We verlaten Bourgondië en bereiken de regio Île-de-France. In Montereau, veilig aangemeerd aan de aanlegsteiger onder een ruitstandbeeld van Napoleon, beleven we in een pikzwarte nacht een ongewoon heftig onweer en hoge golven met schuimkoppen. We vervolgen onze reis over de Seine naar Parijs. Nadat we eerst door een uitgestrekt industriegebied en enkele voorsteden zijn gevaren, bereiken we de binnenstad. Na het passeren van de sluis die ons van de Seine op gelijke hoogte met de jachthaven brengt, bereiken we met ZINFANDEL tenslotte de Port de l' Arsenal aan de Place de la Bastille.

We zijn in Parijs!





De auteurs Sabine en Wolfgang Rösel. Deze twee gepensioneerde architecten leven sinds 2006 's zomers op het water en zijn met hun Linssen Dutch Sturdy 320 AC ZINFANDEL bezig met een rondje Europa om vanaf de binnenwateren de sporen van culturele, sociale en technische ontwikkelingen langs rivieren en kanalen te onderzoeken. Wolfgang Rösel schrijft een boek over de tocht en de verworven inzichten.

Op de route Bodensee - Wenen - Parijs waren zij in drie jaar 417 dagen aan boord, legden zij een afstand af van 5.000 km, draaide de motor 766 bedrijfsuren en verbruikte deze 3.330 l diesel. In totaal deden zij 150 havens of ligplaatsen aan en passeerden zij 692 sluizen.



Tour 2008

Steden: Trier, Metz, Nancy, Corre, St. Jean de Losne, Dijon, Tonnere, Auxerre, Clamecy, Sens, Parijs

Aantal dagen aan boord:	100
Aantal gevaren km:	1.105
Aantal gevaren uren:	243
Aantal sluizen:	433
Aantal havens/ligplaatsen:	61
Hoeveelheid diesel:	565 liter



« ...Port de l'Arsenal, Paris... »