

Nach einer ersten großen Reise mit einem Linssen-Oldtimer, einer Dutch Sturdy 320 AC, bin ich in diesem Jahr an Peter Schönberger von Yacht Charter Holiday Tours GmbH geraten, der mir eine brandneue Grand Sturdy 29.9 AC für das Unternehmen Merzig-Paris sehr gut vorbereitet zur Verfügung stellte. Denkt man an einen Ausflug aus dem Rheinland nach Paris, kommt einem zuerst der TGV in den Sinn, dann vielleicht das Auto wegen der bequemen Fahrt von Tür zu Tür... Aber wie wär's denn mal mit dem Schiff, geht das überhaupt?



Eine Reise von Merzig nach Paris

Ein fantastischer Rundtörn durch fünf Länder

TEXT UND FOTOS BERND ORGASSA

Es geht, wenn man sich für die 2000 km mindestens 7 Wochen Zeit nimmt und sich ein Schiff aussucht, das einem neben einer passenden technischen Ausrüstung auch ein wenig Komfort und Behaglichkeit bietet. Und: Es muss unter Brücken hindurch passen, die nur 3,50 m Durchfahrtshöhe haben. Funk ist sehr nützlich, wenn auch nicht vorgeschrieben.

An alles wurde gedacht

Die Fahrt beginnt in Merzig an der Saar. Ich übernehme ein gepflegtes Boot. An alles ist gedacht: Wurfanker, lange Leinen, kurze Leinen, Leinen aus sehr festem Material für die Lassowerferakte an hohen Schleusenmauern, Stromkabel und Kupplungen für alle nur erdenklichen Stecker, Wasserschlauch mit unterschiedlichen Kupplungen und Gewinden, massive Heringe und schwerer Hammer, starker Handscheinwerfer, eine Kiste voll superdünnen Klopapiers, so dünn, dass man schon drauf verzichten könnte, usw. Ordnerweise touristisches Infomaterial - zusammen mit den mitgebrachten zehn Flusskartenbroschüren füllt es das

Bücherbord in der Achterkabine. Alles wird mal gebraucht.

Mit zwei motoryachterprobten Freunden fahre ich die ruhig fließende Saar und Mosel hinab. Die Schleusen halten uns kaum auf. Wohl eine Polizei-Routinekontrolle: Es wird nach gestohlenen Ausrüstungen und Schiffen gefahndet. Als die netten Polizisten unser Fahrtziel erfahren, möchten sie die Seiten wechseln.

Landschaft, Weinanbau, Moselstädtchen, Wetter, Wohlfühltag

Aber vor Cochem erwischt uns nach einem heißen Tag ein heftiges Gewitter. Die Navigation verläuft trotz Wolkenbruch und damit verbundenen Sichteinschränkungen normal, dank vorausfahrendem Frachtschiff. Gegen beschlagene Fenster wünschten wir uns jetzt ein Gebläse wie im Auto. Der anschließende Hagelschauer macht uns unter dem Cabrio-Verdeck allerdings Sorgen. Hält das Segeltuch den taubeneigroßen Eisbrocken stand? Es prasselt und kracht, aber das Tuch hält. Und als wir im Hafen Cochem einlau-

"...Vive La France: Leben wie Gott in Frankreich..."



fen, strahlt wieder die Sonne, als wäre nichts gewesen.

Ab Koblenz schippern wir jetzt auf dem Rhein zu Tal. Mit moderaten 2100 Umdrehungen plus Fließgeschwindigkeit kommen wir flott voran. 14 km/h über Grund. Der 55 PS Volvo Penta verbraucht jetzt 4 Liter in der Stunde. Das schont den Geldbeutel.

Keine Kunst, den Rhein zu befahren

Es ist wahrlich keine Kunst, den Rhein zu befahren. Respekt vor den großen Schiffen ist wichtig. Und es ist empfehlenswert, die Seite zu wechseln, wenn Hafeneinfahrten und Schiffsanlegestellen in Sicht kommen. Bei engen Hafeneinfahrten die Strömung nicht unterschätzen und immer gegen den Strom aufdrehen.

Der Rhein bis Duisburg bietet abwechslungsreiche Ufer. Es müssen nicht immer grüne Hänge, graue Berge oder Stadtpanoramen sein, auch Industrie-Szenerien und Hafenanlagen gehören zum Rhein.

Interessant ist die wuchtig gemauerte Einfahrt zum Kölner Rheinauhafen. Der Yachthafen ist trotz Rückbau noch sehr geräumig, wartet aber auf eine Renovierung, damit er zum völlig umgestalteten Hafenquartier mit neuen Wohn- und Geschäftshäusern passt. Von hier aus lässt sich fußläufig die Kölner Altstadt, der Dom und auch die quirliche Südstadt erreichen.

Im neugestalteten Duisburger Innenhafen erscheinen neue Gäste. Sie entpuppen sich als Selbstversorgergruppe. Dreimal kommt der Anführer mit einem Einkaufswagen voller Proviant und Getränken angerollt. Ich hoffe, dass wir bis Frankreich alles aufgegessen haben. Dort locken Wein und Gaumenfreuden.

Dann geht es weiter nach Arnheim und in die Maas, erstmals zu Berg. Die Strömung ist aber gering: 2 bis 3 km/h. In Venlo wieder etwas Besonderes. Mittagspause in der menschenvollen Innenstadt. Die Attraktion: Nieuwe Matjes.

Rustikal mit den Fingern oder vornehm mit Messer und Gabel: Die schmecken lecker. Und der Verkäufer stellt noch ein Waschbecken mit fließendem Wasser zur Endreinigung zur Verfügung. Perfektes Holland.

Der Maas werden wir nun einige Tage treu bleiben. Wir machen auch einen Stopp im Hafen von Maasbracht. Vom Liegeplatz sind die imposanten Werkhallen von Linsen-Yachts zu sehen und viele auslieferbereite Schiffe mit interessanten Destinationen. Im großen Ausstellungsraum lassen sich die neuesten Modelle eingehend studieren und erleben. Außerdem lädt ein Military-Schrottplatz in der Nähe zum Stöbern ein.

Es folgen die Städte Maastricht und Liège. Bei der Einfahrt

nach Belgien erleben wir einen kleinen Behörden-Überfall. Freundlich aber bestimmt verlangt der Schleusenwärter die Einklarierung. Formulkrieg, aber kostenlos. Huy ist eine sehenswerte Stadt und wir finden ein richtig gutes Restaurant. Eine Wohltat für die ganze Crew.

Maas wird La Meuse

Die Maas heißt jetzt La Meuse. Wir erreichen Namur. Die Gegend ändert sich, es wird gebirgig, aufregende Uferlandschaften ziehen vorbei. Und die Zahl der Schleusen nimmt zu. Bis Givet in Frankreich sind's schon 10 Schleusen. Zwischen Givet und Bogny 13, und am folgenden Tag bis Le Chesne noch mal 13 Schleusen. Alle automatisiert. Die Techniker der VNF (Voie Navigable de France) halten sich im Hintergrund. Aber gar nicht so selten werden sie gerufen, wenn's irgendwo klemmt. Und das ist nicht verwunderlich. Wir treffen nun auf ein Kanal-Netz, das teilweise im 18. Jahrhundert angelegt wurde. Die Schleusen wurden 200 Jahre lang mit Handkurbeln bedient. Jetzt tut's die Hydraulik. Die muss sich mit der alten, groben Mechanik vertragen, und mit so manchem sorglosen Hobbyskipper.



"...Canal lateral à l'Aisne..."

Es ist Donnerstag, der 12. Juni. Der Tag der 28 Schleusen. Wir fahren jetzt auf dem Canal des Ardennes und es regnet leicht. Was man an Bord schnell vermisst, ist die Bewegung. Nun haben wir sie. Das Schleusen erledigen wir jetzt sportlich. Leichtmatrose Horst-Dieter joggt von Kammer zu Kammer und nimmt die Leinen an. Der Rudergänger übt das Solo-Schleusen. Um 15 Uhr sind wir pitschnass, aber wir haben's geschafft. Jetzt erfahren wir, dass bis vor zwei Tagen Schleuse 22 blockiert war. Ein Tor war aus den Angeln gefallen. Die Reparatur hat fünf Tage gedauert. Dieser Kelch ist noch mal an uns vorübergegangen. ↗

"...Der Eiffelturm kommt in Sicht..."



Halt in Attigny, wo es keine Restaurants gibt. Heute schrecken uns die tiefgefrorenen chinesischen Kaninchenfilets nicht länger ab. Die Bordküche dampft. So arbeiten wir uns voran weiter über den Ardennenkanal, die Aisne und die Oise bis in die Seine. Wir machen auch einen Abstecher nach Reims. Hier erleben wir einen Festgottesdienst zu Ehren von Jeanne d'Arc in der Kathedrale, mit farbenfrohem Aufmarsch der Garden, Veteranenvereinen, Domkapitel und vielem mehr.

Der Eiffelturm kommt in Sicht

Die Seine hinauf geht es gemächlich. Wenig Verkehr, mal ein Frachtschiff, mal ein Sportboot. Landschaftlich ganz reizvoll, unterbrochen von stärker bebauten Abschnitten und Industrieanlagen. Nicht wenige Schiffsfriedhöfe säumen die Ufer. Vor Paris erst eine Hochhaus-Skyline, dann noch mal grüne Hänge und schließlich immer mehr paristypische Bebauung. Der Eiffelturm kommt in Sicht. Immer dichter folgen Brücken aller Stilarten und Baujahre.

Unser Ziel ist der Yachthafen Paris-Arsenal. Er liegt zwischen Seine und Place de la Bastille, also sehr zentral. Bis wir ihn erreichen, müssen wir uns bei der Durchfahrt durch die Cité gegen Dutzende von Rundfahrtschiffen behaupten. Dabei hilft uns ein Schubschiff, das sich unbeirrt seinen Weg bahnt. Wir folgen ihm. Im Bereich der Inseln gibt es Verkehrsregelungen per Ampelanlage. Es empfiehlt sich, nicht nur den starken Schiffsverkehr, sondern auch die Navicarte im Auge zu behalten.

Paris-Arsenal

Arsenal erreicht man per Schleusung. Zwei ständig überforderte Hafenmeister regeln die Schleuse über Video-Bildschirm und weisen einen Liegeplatz zu. Der muss dann nicht unbedingt frei sein. Dann nimmt man eben einen

anderen. Und hier bewährt sich wieder der Schiffsfunk: Man kann sich den langen Weg zur Capitainerie ersparen, indem man seine neue Liegeplatznummer rüberfunket.

Noch was Tolles hier: Über das Gelände verteilt gibt es vier Sanitäranlagen, jede mit Waschmaschine und Trockner. Was macht also der Langzeit-Skipper in Paris? Waschtage.

Aber Paris-Arsenal bietet noch mehr. Man benutzt eine Kaimauertreppe und ist im Quartier Bastille, einem quirligen Viertel mit allem, was der Parisbesucher braucht. Oper, Cafés, Restaurants, Einkaufsmöglichkeiten und knatternde Motorroller. Läuft er ein paar Straßen weiter, ist er inmitten der bekannten Sehenswürdigkeiten einer Weltstadt.

Wir sind mit den Zugvögeln unterwegs. Die Wasserbummler sind im Juni Richtung Süden unterwegs. Das ältere Ehepaar aus Rotterdam hat den ganzen Sommer dafür Zeit. Eine junge Familie kommt mit einem wunderschönen Holz-Segler aus Finnland. Ihr Ziel für 2008 das Mittelmeer, erst im nächsten Jahr geht's über das Meer zurück nach Helsinki. Und das ist eine schöne Sache auf langen Fahrten: der Plausch mit dem Nachbarn, der Erfahrungsaustausch, die Geschichten von Skippern und Schiffen. Oft bleibt man ja tagelang auf gleichem Kurs. In den Schleusen und Häfen gibt's nach Wochen schon mal ein zufälliges Wiedersehen und Neues zu erzählen.

Champagne-Ardenne

Wir verlassen Paris und biegen bald links ab in die Marne. Es wird wieder ländlich und bergig. Die Zahl der Schleusen nimmt zu. Es bleibt aber ruhig auf den Gewässern. In den engen Kanälen begegnen uns Péniches, bis zu 38 Meter lange Motorlastkähne, die die alten Schleusen bis auf den letzten Zentimeter ausfüllen. Nicht jede Péniche muss sich noch mit Ladung aus Kohle, Sand oder Getreide abmühen,

immer häufiger begegnen sie uns als schmucke Wohnschiffe. Die Fantasie der Eigner kennt keine Grenzen. Ein Boot war gar einem schlichten Haus der Provence nachempfunden.

Aber wir sind in der Region Champagne-Ardenne. Das heißt, ursprüngliche, fast wilde Landschaften mit Wäldern, Getreidefeldern und den Fluss einengenden Felswänden ziehen an uns vorbei. An den Hängen der nördlichsten Weinberge Frankreichs wächst die Champagner-Traube. Große Siloanlagen erinnern an die einstige Bedeutung der Kanäle für den Transport von Weizen. Heute sind es die Lkw, die den Schiffen die Ladung abnehmen.

Le tunnel de Demange à Mauvages

Ab Epernay wird aus dem regulierten Marne-Fluss der Canal latéral à la Marne.

In Vitry-le-Francois biegen wir in den Canal de Marne au Rhin ein und erreichen auf ihm bei Nancy La Moselle. Auf halber Strecke gibt's noch eine Attraktion: Le tunnel de Demange à Mauvages. Vorgesehen ist, dass ein elektrisch angetriebenes Boot die Schiffe durch den 5 km langen Tunnel zieht. Aber der letzte Schleusenwärter erklärt uns lachend: „Das Schleppboot ist ‚en panne‘, also dürfen Sie mit eigener Kraft durchfahren. Sollten Ihnen vor der Einfahrt auf Rot gestellte Ampeln begegnen, fahren Sie ruhig weiter. Sie werden von einem Radfahrer begleitet, der aufpasst, dass Sie nicht laut rufen, stehenbleiben oder mit Scheinwerfern rumspielen. Gute Fahrt.“ Jetzt ist es ganz sicher: Wir sind in Frankreich.



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



"...die 'Pont Alexandre III' in Paris, entworfen von Résal und Alby, gebaut zwischen 1896 und 1900..."



Die Durchfahrt ist anstrengend. Würde man die vorgeschriebenen 5 km/h einhalten, wäre man eine Stunde unterwegs. Der Tunnel ist ausreichend beleuchtet. Da sich auf der glatten Oberfläche des Wassers die Tunnelwölbung widerspiegelt, sieht man das Wasser nicht. Das Schiff schwebt scheinbar in einem leeren Kanalbett. Ein Erlebnis.

Nancy ist einen Halt wert. Mit etwas Glück erwischt man den Abend, an dem die Häuser des place Stanislas von einer Lasershow illuminiert werden. Über das Carrière gelangt man in die Altstadt (ab 11. Jahrhundert). Hier findet man nette kleine Restaurants und Cafés. Sehenswert sind auch die vielen Jugendstilbauten in der Neustadt.

Die Mosel

Wir sind jetzt in Lothringen und befahren die Moselle. Schon die Römer taten dies mit ähnlich großen Booten. Allerdings waren die aus Holz und wurden von Schifferknechten getreidelt. Flussabwärts wurde gerudert oder man ließ sich treiben. Vor 200 Jahren erreichten die Schiffe schon eine Länge von 24 Metern. Sie wurden zu Berg mit bis zu 6 Pferden getreidelt. Erst 1964 wurde die Mosel zwischen Thionville und Koblenz durch den Bau von Staustufen und Schleusen gebändigt und so ganzjährig für große Schiffe befahrbar gemacht. Die Schleusen nehmen Schubverbände bis 172 Meter Länge auf. Für kleines Geld wird aber auch eine 10-Meter-Yacht alleine geschleust, wenn sie nicht durch die Sportbootschleuse passt und kein Berufsschiff aufkreuzt.

Alle von uns befahrenen Kanäle ließen noch die Treidelwege erkennen, die auch unter den Brücken berücksichtigt waren. Viele werden noch heute gepflegt und verhelfen den Radtouristen zu herrlichen Touren.

Wir genießen die letzten Tage auf der Mosel. Wenig Betrieb, schöne Landschaften. Die Städte haben interessante, nicht immer friedvolle Geschichten.

Bevor es in die Saar geht, noch ein Muss: Tanken im luxemburgischen Schwebsange. Auch ohne billigen Diesel wäre der Hafen einen Halt wert. In der großen gepflegten Anlage findet der Skipper alles. Wir machen unseren vorletzten Halt in der Stadt Saarburg. Ist sie eine Weinhauptstadt? Wir sind äußerst zufrieden mit unserer Einkehr in einem kleinen Gasthaus abseits der Touristenszene. Wasserfall, die Saarburg, sorgfältig restaurierte Fachwerkhäuser, Teile der alten Stadtbefestigung ... das lockt viele Ausflügler hierher.

Ein kurzer Schlag bis Merzig. Hier schließt sich der Kreis. Das Schiff wird unversehrt abgeliefert. Eine wunderbare Reise liegt hinter uns. Frankreich, wir kommen wieder, und bestimmt mit einer Linssen.



Informationen über Chartermöglichkeiten auf der Saar erhalten Sie bei:

Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Hauptstrasse 24

D-66740 Saarlouis, Deutschland

Tel. +49 (0)6831 - 69379

Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de

www.saarmoselyachtcharter.de

Der Autor Bernd Orgassa

“...von Merzig an der Saar nach Paris. 2000 Kilometer in 7 Wochen. Ein Erlebnis!...”



Zusammenfassung

- 46 Tage unterwegs
- Navigation ausschließlich mit französischen Navicartes und Fenzls „Mosel und Rhein“
- 2000 Streckenkilometer
- 293 Schleusen
- 8 mal getankt, insgesamt 756 Liter Diesel
- Jahreszeit: Juni/Juli
- Liegegebühren: von kostenlos bis € 30, durchschnittlich € 12 pro Nacht
- Schleusenzeiten: sehr unterschiedlich, von 9.00-18.00 Uhr bis 24 Stunden/Tag

