



De Dender

42

„ DIE ERÖFFNUNG DER SAISON IST IMMER WIEDER EIN ABENTEUER

ALLES BEGANN MIT EINEM TRAUM ...

Wir wohnen in Belgien an der Dender, nahe der pittoresken Schleuse Denderbelle. Regelmäßig spazieren wir an der Schleuse vorbei. Dort sehen wir vor allem Frachtschiffen vorbeifahren. Sie sind nicht allzu groß; immerhin ist die Schleuse nur 70 Meter lang. Einige Schiffe kommen so oft vorbei, dass wir sie schon mit Namen kennen. Mit einigen Schiffsführern konnten wir sogar schon plaudern, während sie die Schleuse passierten. Wegen dieser Geselligkeit haben wir die Schleuse Denderbelle schnell zu „unserer“ Schleuse erklärt. Daraus entstand der Traum, einmal selbst durch diese Schleuse zu fahren. Und so begannen die Planungen für diese Reise.

Familie De Ruytter hebben deze tocht gemaakt op de Grand Sturdy 40.0 AC „Amalie“, die ze huurden bij LBH-partner Aqua Libra in Ophoven.

AQUA LIBRA
EXCLUSIVE YACHTCHARTER

LINSSEN
BOATING HOLIDAYS®

2018 – lange vor Corona – infizierten wir uns mit dem Linssen-Virus. Bereits seit einigen Jahren fahren wir mit den schönen Schiffen von Aqua Libra. Nicht nur der perfekte Zustand der Schiffe, sondern auch das große Angebot und vor allem der einzigartig gute Service von Luc und Arlette (den Inhabern von Aqua Libra) machen Aqua Libra zu unserem Lieblingsanbieter. Obwohl unsere allererste Fahrt im Sommer stattfand, haben wir es mit der Zeit

zum Sport gemacht, jedes Jahr die Saison von Kinrooi aus zu eröffnen.

Normalerweise mieten wir eine Linssen für eine Woche. Eine Woche reicht aber nicht aus, um von Kinrooi zur Schleuse in Denderbelle und zurück zu fahren; vor allem nicht, wenn Sie noch ein gewisses Maß an „Ungeplantem“ einplanen möchten. Bei der Planung unserer zweiwöchigen Linssen-Tour wurde dann aber schnell klar, dass



Namen

43

wir auch andere Dinge von unserer „Bucket List“ streichen konnten. Das Schiffshebewerk in Strépy-Thieu beispielsweise, aber auch die Fahrt auf der Schelde von der Quelle in Ath zur Mündung in Dendermonde, der Stadt, in der wir wohnen.

Nachdem wir die verfügbaren Wasserstraßen studiert hatten, ergab sich folgende Route: Kinrooi, Lüttich, Namur, Charleroi, Strépy-Thieu, Blaton, Ath, Dendermonde, Rupelmonde, Lier, Herentals, Bocholt und zurück nach Kinrooi. Mit zwei Wochen Zeit hatten wir also die Möglichkeit, eine sehr schöne Route vorbei an einigen interessanten Städten in Wallonien und Flandern zusammenzustellen.

Mit den Osterferien begann auch unsere Reise. Am ersten Tag war es etwas frisch, aber ansonsten lief alles nach Plan. Nach 9 Uhr kamen wir in Lüttich an. Der Hafenmeister war



allerdings weder telefonisch noch über Funk erreichbar. Wir wussten daher nicht, wo wir anlegen durften, wählten dann aber einen schönen freien Platz aus. Nach dem Anlegen erzählte uns eine Dame, die dort in ihrem Boot lebt, dass der Hafenmeister tatsächlich (wie öfter) nicht vor Ort sei. Wir könnten daher vielleicht kostenlos übernachten, Landstrom und Wasser gäbe es aber nicht. Daher ließen wir den Bordgenerator an und konnten so sorgenfrei das Abendessen zubereiten und die Übernachtung genießen. In den nächsten drei Tagen machten wir ähnliche Erfahrungen. Zunächst fuhren

wir nach Namur. Das ist wirklich eine sehr schöne Stadt – sowohl von Land als auch vom Wasser aus –, doch vom Yachthafen waren nur noch ein paar Hinweisschilder und Poller übrig. Auch von der Tankmöglichkeit, die wir für dort eingeplant hatten, war nichts mehr zu sehen. Wir legten daher am Kai unterhalb der Zitadelle an. Wir wollen uns nicht beschweren, denn schließlich haben Sie nicht jeden Tag die Gelegenheit, im Zentrum einer so schönen Stadt unterhalb der Zitadelle zu übernachten. Auch hier sorgte der Bordgenerator für eine unbeschwerte Zeit.

Auch an den nächsten beiden Orten, die wir zum Übernachten ausgewählt hatten, gab es weder Strom noch Wasser. Wir fühlten uns wie beim Camping in der Wildnis – nur eben mit dem Komfort einer gut ausgestatteten 40-Fuß-Motoryacht. Auch hier waren wir sehr froh, dass das Schiff über einen Generator verfügt. Dank der Größe des

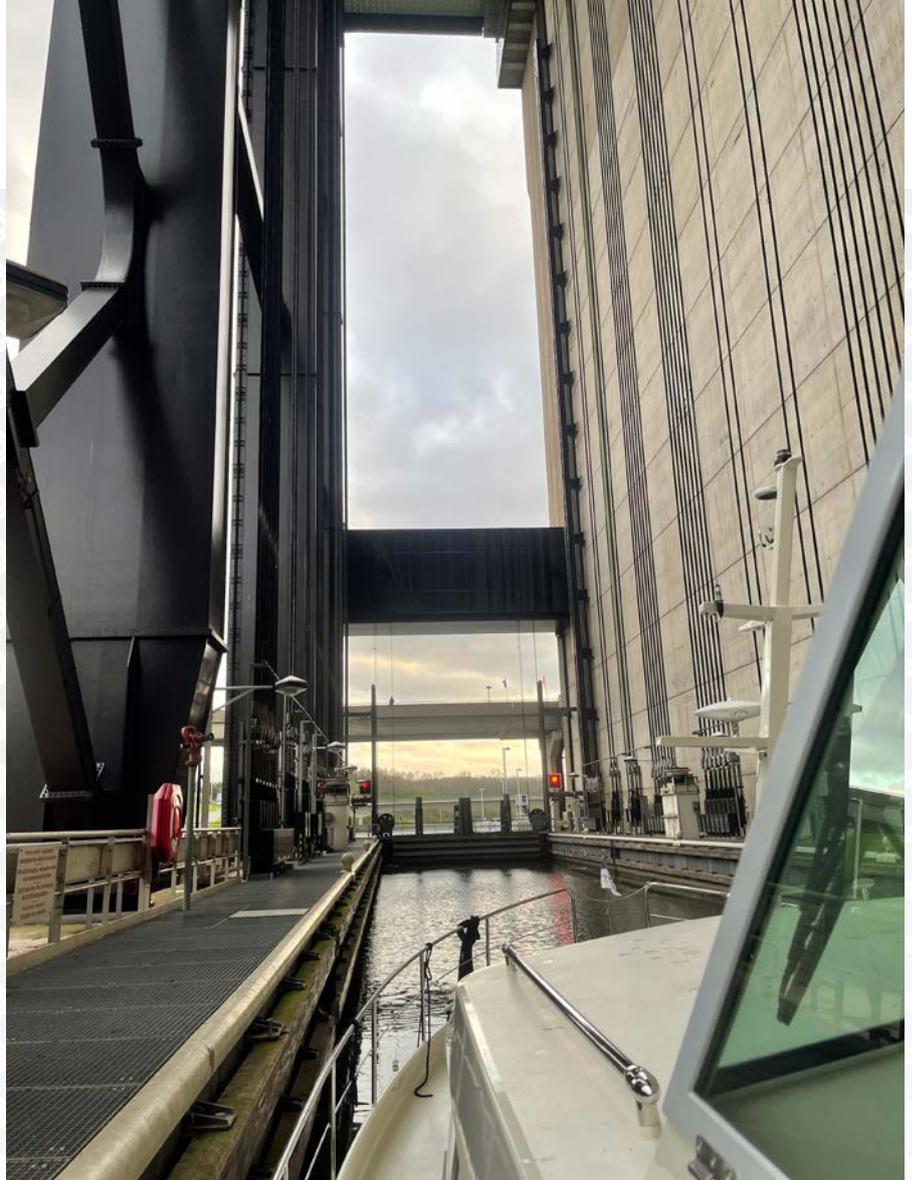
Wassertanks (440 Liter) konnten wir sorgenfrei viele Tage ohne Auftanken auskommen. Nach fünf Tagen konnten wir den Tank im Hafen von Mons mit 200 Litern Wasser auffüllen. Das war zu diesem Zeitpunkt vielleicht noch nicht nötig, doch wir wussten, dass wir hinter Mons noch mindestens drei Tage ohne Tankmöglichkeit würden auskommen müssen.

Das erste Mal Landstrom hatten wir nach fünf Tagen. Das war in Ladeuze-Chièvres, kurz vor der 15. der 21 Schleusen auf dem Kanal Blaton-Ath. Dieser kleine, aber sehr gesellige und ruhige Liegeplatz ist in jedem Fall zu empfehlen. Auf der Karte hatten wir ihn bei der Vorbereitung unserer Reise nicht gefunden; Personal, das die Schleusen und Brücken auf diesem Kanal bedient, hatte ihn uns empfohlen. An diesem Tag war es sehr windig. Vorhergesagt waren 6 Beaufort, und ich denke, dass wir die auch definitiv zu spüren bekommen – voll auf der Backbordseite.

44

Doch nun wieder zurück zur eigentlichen Reise ... Hinter Namur fuhren wir weiter in Richtung Charleroi. Wegen unangekündigter Arbeiten an einer Schleuse auf der Sambre (die am nächsten Tag wieder geöffnet wurde) mussten wir in Chambreville übernachten. Dort gibt es einen schönen Ponton direkt hinter einer neuen Lidl-Filiale. Die ideale Gelegenheit also, um unsere Vorräte aufzufüllen und etwas über die Kriegsvorgänge dieses Ortes zu lernen.

Der nächste Tag sollte ein ganz besonderer werden. Wenn alles nach Plan verlief, würden wir an dem Tag das Schiffshebewerk in Strépy-Thieu passieren können. In Charleroi verließen wir die Sambre und erreichten über den Kanal Brüssel-Charleroi und den Canal du Centre nach stolzen zehn Stunden Fahrt unser Ziel – gerade noch rechtzeitig für den letzten Senkvorgang des Hebewerks an diesem Tag. Wir hatten den ganzen Trog für uns alleine. Es



Bootlift Strépy Thieu

wehte ein kräftiger Wind, doch im Hebewerk selbst merkten wir davon nichts. Ganz ruhig überwand den Höhenunterschied von 73 Metern nach unten. Wenn Sie während des Hebe- bzw. Senkvorgangs aussteigen, können Sie dieses Wunderwerk der Ingenieurskunst sogar besichtigen. Das Schiffshebewerk wurde 2002 in Betrieb genommen und ersetzte vier ältere Hebewerke aus dem frühen 20. Jahrhundert, die bis heute als UNESCO-Weltkulturerbe besichtigt werden können. Leider hatten wir keine Zeit, um uns diese alten Bauwerke anzusehen. Vielleicht ist das ja ein schöner Anlass für eine nächste Reise? Kurz hinter der Schleuse konnten wir beim örtlichen Yachthafen anlegen und übernachten. Wir erreichten den Hafen außerhalb der Öffnungszeiten der selbst bedienbaren Zugangsbrücke, es

fand sich jedoch ein großer Kai (wenn auch ohne Landstrom und Wasser), der uns – noch dazu kostenlos – eine gute Nachtruhe bescherte.

Der nächste Tag war ruhig. Unser einziges Ziel war es, möglichst nahe an Blaton heranzukommen. Auf halbem Weg passierten wir Mons, wo wir einkaufen und 200 Liter Wasser tanken konnten. Der hilfsbereite Hafenmeister half uns auch noch dabei, eine Dieseltankstelle zu finden (nachdem wir in Namur nicht tanken konnten). Wie sich schnell herausstellte, lag die nächste Tankstelle in Tournai und damit weit abseits unserer geplanten Route. Somit stand fest, dass wir diese Reise mit der Tankfüllung, mit der wir losgefahren waren, schaffen mussten. Die Nacht verbrachten wir an einem Steg in Bernissart nahe einer Schleuse, die (vorübergehend) außer



Blaton Ath

Betrieb war. Und dann waren wir bereit für das Schleusenabenteuer auf dem Kanal Blaton-Ath.

Guten Mutes und mit Plan B im Hinterkopf fuhren wir in Richtung Blaton. 21 Schleusen warteten auf uns. Schon am Nachmittag zuvor hatten wir Kontakt zum Schleusenpersonal aufgenommen. Uns wurde empfohlen, gegen halb 9 an der ersten Schleuse zu liegen. Zum Glück riefen sie uns kurz vor der Abfahrt noch einmal an, um mitzuteilen, dass es eher 9 Uhr werden würde. Für die Bedienung der 21 Schleusen sorgen zwei bis drei Teams, wobei jedes Team für eine bestimmte Anzahl an Schleusen zuständig ist. Die ersten zehn Schleusen werden von einem Team bedient. Das Team begleitet die durchfahrenden Schiffe vom Land aus. Alle im Team sind sehr hilfsbereit, doch wenn Sie an der ersten Schleuse nicht genau die Durchfahrten absprechen, müssen Sie unter Umständen lange Wartezeiten einplanen, wenn zuerst noch einem anderen Schiff bei der Durchfahrt geholfen werden muss.

Wir erreichten die Schleuse 1 um zehn vor 9 Uhr – gut in der Zeit also. Das Team teilte uns jedoch mit, dass es selbst noch ein paar Minuten bis zur Schleuse bräuchte. Wir beschlossen daher, das

Schiff mit der Nase in den Wind zu legen, um zu verhindern, dass wir gegen das Ufer gedrückt wurden. Kurz vor dieser ersten Schleuse findet sich eine Art alte Wendebucht – ideal zum Drehen des Schiffes, dachten wir. Beim Umdrehen merkten wir jedoch leider schnell, dass der Kanal außerhalb der Fahrrinne sehr unteuf war. Wir liefen also mit der Nase auf einer Schlammbank fest. An sich auch eine Möglichkeit, an einem Ort liegen zu bleiben (und nicht gegen das Ufer gedrückt zu werden), aber nicht ideal für die Kühlung des Motors. Nachdem wir uns rückwärts herausmanövriert hatten, schalteten wir kurz den Motor aus, um den Kühlwasserfilter zu reinigen. Wir wussten nun, dass wir den Tiefgang in diesem Kanal genau beobachten mussten und uns sich zu weit außerhalb der Fahrrinne bewegen durften.

Die erste Schleuse wurde schnell für uns bereit gemacht. Wir konnten weiterfahren. Alles auf diesem Streckenabschnitt muss manuell bedient werden – sogar die Brücken. Ein einzigartiges Erlebnis. Schnell merkten wir, dass es auch auf die Teamarbeit zwischen dem Schleusenpersonal und uns ankam. Wir mussten unsere Fahrgeschwindigkeit so anpassen, dass das Team Zeit hatte, die Schleuse



Blaton Ath bij 6 beaufort weer

(oder Brücke), die wir durchfahren hatten, zu schließen und zur nächsten Schleuse (oder Brücke) zu gelangen und sie zu öffnen. Das war nicht nur interessant, sondern auch eine gute Übung – wäre da nicht der Wind gewesen, der mit 6 Beaufort seitlich blies und es uns schwer machte, das Schiff bei (sehr) geringer Fahrgeschwindigkeit schön in der Mitte des Kanals zu halten. Manche Kanalabschnitte sind mit Bäumen gesäumt, die den Wind ein wenig abhalten, doch in der Nähe der Schleuse lichteten sich die Baumreihen. Die Kunst bestand daher darin, so lange wie möglich zwischen den Bäumen zu bleiben, bis die „Überfahrt“ zur Schleuse ohne Anhalten möglich schien. Schon bald wurde uns bewusst, wie wertvoll ein einfaches Fernglas sein kann.

Der Wind wurde jedoch stärker. An jeder Schleuse waren äußerste Konzentration und extrem schnelle Reaktionen gefragt, um den Windstößen die Stirn zu bieten und das Schiff ordentlich in der engen Schleuse anzulegen. In manchen Schleusen (Senkfahrt) war zudem sehr wenig Platz zwischen Wasserlinie und Schleusenrand, sodass die Fender beim Einfahren ihrer Funktion nicht gerecht werden konnten. Nach zehn bis zwölf Schleusen hatten wir genug und

machten uns auf die Suche nach einem Liegeplatz, wo wir auf das für den nächsten Tag vorhergesagte bessere Wetter warten wollten. Wir waren daher sehr froh, hinter Schleuse 14 das Schiff kurz festmachen zu können. Dieser kleine Hafen in Ladeuze-Chièvres war auf keiner Karte verzeichnet; das Schleusenpersonal hatte ihn uns empfohlen. Besonderes Highlight dort war, dass wir dort Landstrom nutzen konnten. Nett war auch, dass wir dort die flämischen Inhaber eines lokalen Ladengeschäfts kennenlernten. Sie waren vor vielen Jahren dorthin gekommen und fanden es noch immer sehr schön.

Die nächsten Tage brachten besseres Wetter, sodass wir der Dender von ihrem Ursprung in Ath bis zu ihrer Mündung in Dendermonde folgen konnten. Wir merkten außerdem deutlich, dass die Fahrsaison inzwischen begonnen hatte, vor allem auf dem Abschnitt zwischen Blaton und Geraardsbergen. Der Tiefgang im Kanal Blaton-Ath ließ manchmal sehr zu wünschen übrig. An zwei Schleusen mussten wir bei der Ausfahrt durch Schlamm fahren (wo eigentlich noch 70 cm Wasser unter dem Kiel sein sollten). An den Schleusentoren hatte sich außerdem viel Müll angesammelt. Erst ab Geraardsbergen war wieder mit saubereren Schleusen zu rechnen. Alles in allem hatten wir aber noch Glück. Das Schleusenpersonal ist meistens auch bereit, vor der Einfahrt in die Schleuse den Treibmüll ein wenig wegzuräumen. Und die Dender ist einfach schön zu fahren – sehr ruhig, gesäumt von einem Treidelpfad und umgeben von einer sehr ländlichen Landschaft (ausgenommen der Abschnitt in Aalst).

Geraardsbergen war den Besuch wert. Dort gab es auch einen besonders freundlichen Hafenmeister. Wir halfen ihm dabei, dass WLAN-Passwort zu finden, denn auch für ihn



Sluis Denderbelle

hatte die Saison gerade erst begonnen. Von ihm erhielten wir außerdem den Wassersportführer 2022 des flämischen Wassersportclubs (*VVV Toervaargids*) – ein wirklich praktischer Helfer auf Fahrten über die flämischen Wasserstraßen.

Wir fuhren weiter in Richtung Dendermonde. Endlich konnten wir uns unseren Traum erfüllen und „unsere“ Schleuse in Denderbelle selbst durchfahren. Dafür nahmen wir uns dann auch viel Zeit und legten vor der Durchfahrt nochmal an. Der Höhenunterschied in der Schleuse beträgt nur wenige Meter. Viel Zeit verbrachten wir also nicht darin, genossen aber jede Sekunde. Das war *unser* Moment.

Hinter der Schleuse legten wir an einem kleinen Ponton der Stadt Dendermonde an. Wir hatten uns inzwischen so sehr daran gewöhnt, an unseren Liegeplätzen ohne externes Wasser und Landstrom auskommen zu müssen, dass wir uns gar nicht mehr darüber wunderten, dass beides auch hier nicht verfügbar war. Auf einem schönen Spaziergang zum Stadtzentrum – das wir immerhin

schon seit über 20 Jahren kennen – hatten wir ein echtes „Urlaub in der eigenen Stadt“-Gefühl. Auch wenn unser Haus nur einen Steinwurf vom Ponton entfernt liegt, hatte niemand an Bord den Wunsch, die Nacht zu Hause zu verbringen. Nein, das ging wirklich nicht. Ganz sicher nicht in diesem einen einzigartigen und langersehnten Moment, in dem wir mit einer Linsen die Dender entlang fuhren.

Der Plan war, anschließend über die Schelde stromaufwärts in Richtung Rupelmonde zu fahren – aber erst nach der Flut. Die Strömung auf der Schelde kann nämlich recht schnell sein. Weil wir mit den Gezeiten mitfuhren, konnten wir etwa 4 km/h an Geschwindigkeit zulegen. So fuhren wir energieeffizient und konnten Diesel einsparen.

In Rupelmonde legten wir an dem Steg an, der auch von der Fähre genutzt wird. Die Rupel hat eine ordentliche Strömung und auch die Gezeitenunterschiede sind dort groß. Wir hatten uns zum Glück vorab vom Fährdienst bestätigen lassen, dass auch die Fähren (mit einem Tiefgang von 1,4 Metern) bei Ebbe nicht festlaufen. Beim Anlegen

war die Strömung recht stark (wir befanden uns genau zwischen Flut und Ebbe), wodurch wir Gelegenheit hatten, die Anlegetechnik einmal bei starker Gegenströmung auszuprobieren. Es machte Spaß, sich bei hoher Drehzahl in Höhe des gewünschten Anlegeplatzes „treiben“ zu lassen und von der Strömung bei leicht zum Steg zeigender Nase gen Steg drücken zu lassen. Funktioniert perfekt.

Viel gibt es von diesem Liegeplatz aus übrigens nicht zu sehen, er war aber der ideale Ort, um am nächsten Morgen kurz nach Ebbe in Richtung Lier weiterzufahren. So konnten wir sicher sein, dass wir alle Brücken auf dem Netekanal würden durchfahren können. Einige dieser Brücken haben eine Durchfahrts Höhe von nur 3,5 Metern. Weil wir eine Stunde nach Ebbe losgefahren waren und mit einer Geschwindigkeit fuhren, die knapp unter der Geschwindigkeit lag, mit der die Flut kam, hatten wir immer ausreichend Wasser unter dem Kiel und keine Probleme mit den Durchfahrts Höhen. Das sind die schönen Momente im Leben eines Ingenieurs: wenn das naturwissenschaftliche Wissen dabei hilft, eine Situation zu verstehen und die Kontrolle zu behalten.

In Lier legten wir einen kurzen Stopp ein, um Freunde zu treffen, und fuhren dann weiter nach Herentals. Dabei fuhren wir auch ein Stück über den Albertkanal, wo wir dem Autopiloten endlich einmal die Gelegenheit geben konnten, sich zu beweisen und uns schön und in gerader Linie an der Steuerbordseite dieses breiten Kanals zu halten. Nachdem wir die erste Schleuse des Kanals Herentals-Bocholt passiert hatten und ein Weilchen in Begleitung von drei schnellen Kanuten gefahren waren, erreichten wir endlich wieder den Yachthafen von Herentals. Wir hatten diesen Hafen zuvor schon einmal angesteuert und fühlten uns

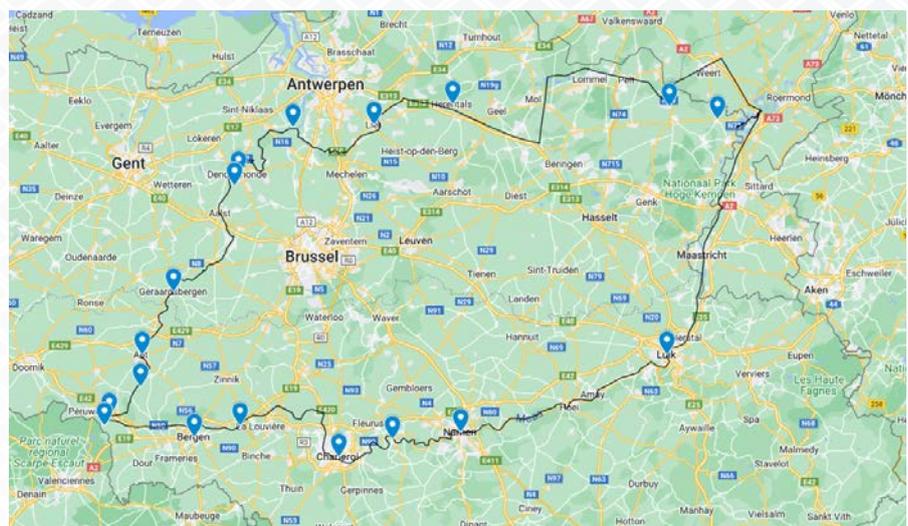
daher ein wenig wie zu Hause. Das Schiff konnten wir ordentlich rückwärts in einem engen Liegeplatz anlegen, wobei sich unsere Erfahrungen, die wir in den vielen engen Schleusen auf dem Kanal Blaton-Ath gesammelt hatten, wirklich bezahlt machten.

Die letzten Tage brachen an. Schade eigentlich, denn nach knapp zwei Wochen unterwegs hatten wir sicher noch nicht genug. Wir genossen also weiter jeden Moment. Wir verließen Herentals bei leichtem Nebel. Dabei entstanden wunderschöne Fotos. Nachdem wir die charakteristischen Schleusen auf dem ersten Kanalabschnitt durchfahren hatten, machten wir am „Pfannkuchenboot“ Halt und genossen einen Pfannkuchen. Dieses Schiff liegt fest vertäut hinter Schleuse 4, wo der Kanal Dessel-Turnhout-Schoten mit dem Kanal Herentals-Bocholt zusammenfließt. Einen Zwischenstopp dort können wir wirklich empfehlen, an schönen Tagen ist eine Reservierung sicher eine gute Idee. Bocholt war der letzte Hafen, den wir ansteuerten, bevor es weiter Richtung Kinrooi ging.



Kanaal Herentals - Bocholt

Die letzten Kilometer zurück zum Hafen „De Spaanjerd“ flogen nur so an uns vorbei. Noch schnell das Schiff vor der Rückgabe volltanken und dann war diese Reise auch schon wieder vorbei. Welch eine Erfahrung. Auf jeden Fall die Mühe wert. Umso mehr weiß ich jedoch die Qualitäten einer Linszen-Yacht zu schätzen. Danke an die Linszen-Werft dafür, dass sie solche Schiffe auf den Markt bringt. Danke an Aqua Libra dafür, dass sie diese Schiffe so vielen Menschen zur Verfügung stellen. Danke insbesondere auch an Luc Vanthoor für all die Unterstützung und Beratung vor, während und nach der Reise. ◆



Reisedaten: 14 Reisetage, 12 Fahrtage, 12 Flüsse und Kanäle, 70 Schleusen, 84 Fahrstunden, aber nur dreimal Landstrom und einmal Wasser auftanken. Insgesamt haben wir 417 Liter Diesel und 600 Liter Wasser verbraucht.