

Na ruim twintig jaar als zeilers te hebben doorgebracht op de Bodensee, willen we Europa nu leren kennen via de talrijke waterwegen. Na een proefvaart op de binnenwateren van en rond Berlijn en een bezoek aan de werf in Maasbracht, waar we onder de indruk zijn van de moderne productietechnieken, besluiten wij opdracht te geven voor de bouw van een nieuwe Linssen Dutch Sturdy 320 AC. Dit schip is geschikt voor de omstandigheden op de Bodensee en voor grote toertochten door Europa.



Bodensee — Wenen — Parijs (deel 1)

Wij kennen Europa vanaf de snelweg. Nu verkennen wij het vanaf het water.

TEKST EN FOTO'S SABINE EN WOLFGANG RÖSEL

Dankzij haar afmetingen kunnen we in de meeste havens een ligplaats vinden. Dankzij haar diepgang kunnen wij de meeste kanalen bevaren, en dankzij de verkorte mast, die voor een doorvaarhoogte van 3,45 zorgt, kunnen we onder bijna alle Franse kanaalbruggen door, enkele uitzonderingen daargelaten. En bovendien is het een heel mooi schip! Twee zomers lang testen wij onze Linssen (die wij ZINFANDEL hebben gedoopt) uit op de Bodensee. Wij laten door de vakkundige en ervaren Linssen-werf van Monika en Fredy Blust (met wie wij inmiddels goed zijn bevriend) in het Zwitserse Romanshorn nog enkele nautisch-technische aanpassingen maken om het schip optimaal aan te passen voor de bin-

Grand Canal d'Alsace / Kaiserdome

In 2006, de woensdag na Pasen, wordt onze ZINFANDEL per dieplader naar Bazel aan de Rijn vervoerd. Kraangewicht 12 ton. Drie dagen om ons klaar te maken voor de tocht, levensmiddelen in te slaan, enzovoort.

Vanaf Rijn-km 170 varen we via het Franse Grand Canal d'Alsace eerst naar Breisach, dan via het Canal de Colmar naar Colmar, de hoofdstad van het département Haut-Rhin, vervolgens via het Grand Canal d'Alsace en vanaf Rhinau via het Canal du Rhône au Rhin Nord naar Straatsburg. Via de Bovenrijn varen we vanaf km 352 weer Duitsland in.

Speyer, Worms en Mainz, de drie steden van de Duitse Kaiserdome aan de Oberrhein. De geschiedenis van Worms is getekend door een zwaar bombardement in februari 1945, enkele weken voor het einde van de oorlog. Dit bombardement verwoestte vrijwel de gehele stad. Na Worms gaat de reis verder door het groene rivierlandschap, waarna we vervolgens via het drukke industriegebied van Mannheim en Ludwigshafen weer de stille rietlanden van de oude rivierarmen van de Rijn bereiken, waar we zeer aangename ligplaatsen vinden. Bij Rijn-km 525 leggen wij enkele dagen aan in de haven van Rüdeshheim. Vervolgens varen wij verder stroomopwaarts met een snelheid van ongeveer 8 km/uur. Onze boot, een waterverplaatser, bereikt (met circa 2200 toeren/min.) een snelheid van 13,5 km/uur tegen de stroming in. Stroomafwaarts bereikten wij eerder een snelheid van 20 km/uur.



"...Pittoresk uitzicht: Sulzfeld am Main..."

nenwateren. De rest van de tijd verdiepen wij ons in de Rijnatlas, ontelbare reisgidsen en waterkaarten.

Hoogwater / Götz von Berlichingen

Wij varen verder in de richting van de Neckar. Wij maken een tussenstop in het natuurgebied van de Lampertheimer Altrhein, en varen vervolgens verder naar de Neckar. In Heidelberg worden we begroet met kasteelverlichting en vuurwerk. Het indrukwekkende kasteel met zijn kasteeltuin

was ooit een belangrijk ontmoetingscentrum van de machtingen van Europa; in 1689 werden het kasteel en de tuin echter in opdracht van Lodewijk XIV door General Mélac verwoest. Nu is er nog slechts een romantische ruïne over. Stroomopwaarts naar Zwingenberg. Regen, wind, kou. We worden verdreven door het sterk stijgende water. Het hoogwater komt steeds dichterbij. Het waterpeil van de Neckar overschrijdt de grens van 2,6 m. Noodgedwongen zoeken wij een ligplaats net boven de Rockenau-sluis. Voor de hele Neckar wordt de scheepvaart vanwege het hoogwater stilgelegd. Naast ons liggen enkele binnenschepen. Wanneer het scheepvaartverbod wordt opgeheven, varen met een tegenstroom van soms zelfs wel 7 km/uur (dit is hoogst zelden; normaal is dit slechts 1 km/uur) stroomopwaarts naar Hassmersheim, het historische 'schippersdorp' aan de Neckar. In het scheepvaartmuseum is veel te vinden over de geschiedenis van de scheepvaart op de Neckar. We brengen een bezoek aan de Homburg van de historische Götz von Berlichingen.

Verder naar Heilbronn, ooit een van de belangrijkste handelshavens langs de Neckar vanaf Mannheim. De oude binnenstad werd in 1944 in de laatste oorlogsmaanden volledig verwoest door geallieerde vliegtuigbommen. In Marbach, de geboorteplaats van Friedrich Schiller, bevindt zich het nieuwe museum voor moderne kunst. Bij Plochingen berei-

ken wij bij km 201,5 het einde van het bevaarbare gedeelte van de Neckar. Wij bereiken dit punt op 10 juni 2006. Wij geven een saluut: de kurk van een sekt brut nature van Geldermann in Breisach, die de reis tot op dat moment onderin het schip gekoeld heeft doorgebracht, knalt de ruimte in.

Vervolgens gaat het stroomafwaarts tot Mannheim, daarna op de Rijn weer stroomopwaarts en tegenover Mainz, bij de Mainspitz, gaan we de Main op. Wij sturen aan op de haven van Yachtclub Miltenberg, waar we een ligplaats hebben gereserveerd. De jachtclub heeft een splinternieuw, tegen hoogwater beschermd clubhuis. Bovendien is de technische service uitstekend en biedt de haven een fantastisch uitzicht over de oude binnenstad en burcht. Hier blijven we vier weken. Tijdens ons verblijf is er op een juli-avond een geweldig onweer. De valwinden die vanuit het Odenwald het Maindal in waaien, zijn zo sterk dat er tegen de stroom in golven met witte schuimkoppen ontstaan.

Na Lohr en Würzburg bereiken we bij Bamberg het einde van de bevaarbare Main.

Alle plaatsen in het Maindal die we voor langere of kortere tijd bezoeken, bieden een rijke schakering aan waardevolle cultuur. Middeleeuwse stadsmuren met imposante torens, barokke kerken, gotische kapellen, indrukwekkende raadhuisen, grandioze landgoederen, uitgestrekte parken en

"...Bamberg: het einde van de bevaarbare Main..."



middeleeuwse vakwerkhuisen. Ontelbare andere monumenten en musea laten zien dat deze streek een bewogen maar tegelijkertijd bloeiend verleden heeft. Op veel plaatsen zijn fraaie kunstschaten te bewonderen.

Main-Donau-kanaal / Ludwig-Donau-Main-kanaal / Fossa Carolina

De bovenstaande kanalen zijn drie waterbouwkundige werken om een bevaarbare verbinding tussen de Rijn en de Donau tot stand te brengen. Bij Bamberg varen we het Main-Donau-kanaal op. Dit is geschikt voor schepen tot 2500 ton. Tot de aanleg van dit kanaal vormde het Ludwig-Donau-Main-kanaal van 1846 tot 1950 de verbinding tussen de twee Europese rivieren, maar dit was slechts geschikt voor schepen tot 127 ton. Op sommige plaatsen zijn nog resten van dit kanaal te zien. Een waterbouwkundig meesterstuk uit de middeleeuwen wordt gevormd door de Fossa Carolina (ook wel Karlsgraben genoemd), in de buurt van Weißenburg. Hier heeft Karel de Grote getracht om in 790 tussen Altmühl en Rezat een scheepvaartkanaal tussen de twee rivieren aan te leggen, iets wat uiteindelijk nooit is gelukt.

"...Römertor Carnuntum..."



In Forchheim en Nürnberg blijven we wat langer, om een beeld te krijgen van de ontwikkeling die deze steden hebben doorgemaakt. Beide steden bezitten sinds 1846 een scheepvaartverbinding en hebben als gevolg daarvan een sterke industriële ontwikkeling doorgemaakt. Het huidige Main-Donau-kanaal verlaat na Nürnberg de route van zijn voorganger, en pakt deze pas weer op vanaf Berching, waar het bij Diefurt in het pittoreske dal van de rivier de Altmühl uitmondt, en vandaar naar Kelheim loopt. In Berching en in Beilngries maken we een stop en fietsen in een heerlijk zonnetje door de velden, waarbij we natuurlijk ook regelmatig de tijd nemen voor een gastronomische pauze, want tenslotte zijn we wel in bierland Beieren.

In Kelheim, op de plaats waar de Donau en de Altmühl samenkomen, vierten wij in de oudste weißbierbrouwerij van Beieren het einde van het eerste jaar van onze Euro-tour. ZINFANDEL overwintert in de winterberging van de jachthaven Saal aan de Donau.

Tour 2006

Steden: Basel, Breisach, Colmar, Straßburg, Heidelberg, Esslingen, Rüdeshheim, Wiesbaden-Schierstein, Miltenberg, Würzburg, Bamberg, Saal

Aantal dagen aan boord: 148

Aantal gevaren km: 1.843

Aantal gevaren uren: 266

Aantal sluizen: 148

Aantal havens/ligplaatsen: 50

Hoeveelheid diesel: 1162 liter

2007: Castra Regina / Castra Batava / Vindobona

Van Regensburg ('Castra Regina') tot Deggendorf is er over een traject van ongeveer 90 km geen enkele jachthaven. Boven de Straubing-sluus brengen wij daarom de nacht door op de wachtplaats voor de pleziervaart. Onze reis voert langs Deggendorf en Passau ('Castra Batava'), waar wij enige tijd doorbrengen om uitstapjes aan wal te maken. Vervolgens varen wij verder naar Schlögen in Oberösterreich, waar de Donau zich slingerend een weg door het landschap baant. Wij vervolgen met harde tegenwind en aanhoudende regen onze weg naar Grein in de Strudengau. In slot Grein bevindt zich een scheepvaartmuseum. Omdat de Donau tegenwoordig door middel van stuwen wordt geregeld, hebben de eens zo gevreesde nauwe doorgangen en passages met de verraderlijke draaikolken en rotsen in deze bocht van de Donau hun gevaar verloren.



"...Cochem aan de Moesel..."



Wij varen de Nibelungengau door en leggen aan in de haven van Luberegg/Emmersdorf. Vandaar gaan we op de fiets naar Stift Melk, het beroemde Benedictijnenklooster dat op de steile Donau-oever aan de overkant ligt. Voor ons ligt de Wachau, die doet denken aan het Middenrijndal. Deze streek is uitgeroepen tot Unesco werelderfgoed. Op weg naar Krems noteert Sabine dat de reis tussen Donau-km 2035 t/m 2005 ons precies 88 minuten heeft gekost, ondanks de sterke tegenwind. ZINFANDEL loopt tussen de 7,2 en 7,6 knopen bij 2200 toeren/min., waarbij er soms sprake is van zeer sterke golfslag in nauwe en kronkelige passages. Maar de Sturdy en haar bemanning laten zich niet van hun apropos brengen.

Na Krems en een kort verblijf in Tulln, dat is gebouwd op de plaats waar ooit de Romeinse burcht 'Comagenis' stond, zoeken we een ligplaats in de jachthaven Kuchelau in de buurt van Wenen. We bevinden ons in een uitloper van de Oostenrijkse Kalkalpen, aan de voet van de Leopoldberg.

Wenen – Bratislava – Wenen / Carnuntum

Na ons te hebben gelaafd aan de cultuur van Wenen (in het Keltisch 'Vindobona'), hoofdstad van het voormalige Oostenrijks-Hongaarse keizerrijk aan de Donau, gaan we



"...Forchheim aan het Main-Donau-Kanaal..."

op weg naar Bratislava, de historische kroningsstad van de Donaumonarchie en de huidige hoofdstad van Slowakije.

De oude stad van Bratislava, voor zover deze niet is verwoest door de verschillende oorlogen of door de bouw van infrastructuur en woonkazernes ten tijde van het socialisme, is een toeristische trekpleister die ontelbare bezoekers vanuit de hele wereld trekt. Wij vinden een ligplaats in bassin 4 bij 'Milan', de in heel Europa geroemde jachthavenexploitant. In het historische operagebouw genieten we van 'Nabucco' en in de oude Philharmonie van 'Orfeo ed Euridice'. De

terugkeer naar Wenen neemt door de sterke stroming (9,13 km/uur) twee dagen in beslag en zorgt ervoor dat ons dieselverbruik verdubbelt. Toch zijn we tevreden over het tempo, want ZINFANDEL vaart met rustig ronkende Volvo gestaag stroomopwaarts, af en toe ingehaald door de draagvleugelboten die onderweg zijn tussen Wenen en Bratislava. Er is weinig vrachtverkeer en slechts enkele rondvaartboten. We maken bij Orth een tussenstop in de uiterwaarden van de Donau, waar het rad van een gereconstrueerde historische Donau-scheepsmolen draait.

We varen tegen de stroom in verder naar Wenen, waar we aanleggen in de nieuwe jachthaven van Wenen, niet ver van de Prater. We nemen de S-Bahn naar het Romeinse kasteel Carnuntum bij Petronell – ooit het grootste en belangrijkste legerkamp van de Romeinen aan de Donau. Van daaruit varen we verder de Donau op in de richting van Krems. Daar ligt op een verhoging tegen de steile Donau-oever het Benedictijnenklooster Göttweg. Dit klooster is interessant vanwege de rol die het speelde in de Middeleeuwen.

Onze 30 km lange tocht stroomopwaarts door de Wachau naar Melk duurt 5 uur; hetzelfde traject kostte ons stroomafwaarts maar 1,5 uur. Snelheid: 6,03 km/uur. Via Grein en Au bereiken we Linz, waar we niet alleen van de cultuur maar ook van de beroemde Linzer Torte genieten. Het is hoogwater, wat ons doet besluiten in de haven te wachten tot het hoogste punt voorbij is. Via de actuele waterstanden op internet is de ontwikkeling van de afvoerpiek goed te voorspellen. Onderweg zien we in het bruine rivierwater een grote boom met wortels en al. Aan de stam zit met een ketting een half gezonken praam vast. Dit soort drijfval maakt hoogwater gevaarlijk.

Muskatzen / Meterbratwurst / Constantijn de Grote

Via het Main-Donau-Kanal (dit keer in noordelijke richting) komen we weer bij de Main.

De jachthaven van Wipfeld dient als uitvalsbasis voor een fietstocht naar de kerk 'Maria im Weinberg' en naar Volkach. Van Mainstockheim fietsen we naar Dettelbach, waar ze de beroemde 'Muskatzen'-koekjes bakken. Ook maken we een stop in het Middeleeuwse windorp Sulzfeld, want we willen de befaamde 'Meterbratwurst' niet aan onze neus voorbij laten gaan. Vanuit Ochsenfurt maken we een uitstapje naar de historische begraafplaats in Mainbernheim. Cultuurdagen in Würzburg. Scheepvaartmuseum in Würth. Terug op de Rijn.

Na een stop in Rüdesheim gaat de reis verder over de Rijn: door het 'Binger-Loch', langs de Loreley naar St. Goar en van daaruit bij Lahnstein het Lahndal in. Eerst naar Bad Ems, waar de Romeinse Limes de Lahn kruiste. Hier, op de grens tussen het Taunus-gebied en het Westerwald, is de koelte van de herfst al voelbaar. Het thermaalwater van het voormalige 'Kaiser- und Fürstenbad' warmt ons

weer op. Vervolgens varen we verder over de Rijn naar Ehrenbreitstein. Daar bevindt zich aan de voet van de imposante vesting het zeer interessante Rijn-museum, dat veel informatie biedt over de geschiedenis van de scheepvaart op de Rijn. In Koblenz (Romeins: 'Confluentes') bezoeken wij het Mittelrhein-museum.

Wij varen om de Duitse Eck heen, de Moezel op. Na Brodenbach, Senheim, Traben-Trarbach en Bernkastel-Kues bereiken wij Neumagen, dat sinds de vondst van de beroemde Romeinse grafsteen met het wijnschip als oudste Duitse wijnstad geldt. Ten slotte lopen we de jachthaven Schweich in de buurt van Trier binnen. Daar brengen wij de ZINFANDEL aan wal om de winter door te brengen bij Linssen-vertegenwoordiger Kreuzsch. Maar niet nadat we een bezoek hebben gebracht aan de Duitse cultuurstad Trier, die werd gebouwd op de Romeinse fundamenten van de 'Augusta Treverorum'. De fantastische tentoonstelling 'Constantijn de Grote' vormt de waardige afsluiting van ons tweede Euro-tourjaar.

(wordt vervolgd)

Tour 2007

Steden: Saal, Passau, Wenen, Bratislava, Wenen, Deggen-dorf, Nürnberg, Frankfurt, St. Goar, Koblenz, Bad Ems, Trier

Aantal dagen aan boord:	168
Aantal gevaren km:	2.052
Aantal gevaren uren:	257
Aantal sluizen:	111
Aantal havens/ligplaatsen:	57
Hoeveelheid diesel:	1.603 liter



De auteurs Sabine en Wolfgang Rösel. Beide 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. Over het vervolg van de route later meer.

