

Verlag van de “COMPAEN” zomerreis 2022

Rosaline en Bart Slagter

3 mei 2022, vertrek vanaf Heemstede via Gouda, Woudrichem, Maasbommel, Boxmeer naar Venlo. Vanaf Venlo voeren we samen op met de Valkvlet “DINOS” met Volkmar en Sabine Kuske tot Toul in Frankrijk. Eerst naar Thorn en Maastricht, toen langs Klein Ternaaien wat de grens met België is. We meerden af in Luik.

Wij begonnen Volkmar en Sabine al wat beter te kennen, vooral met betrekking tot lekker eten en heerlijke drankjes. Volkmar heeft zelfs verstand van Luikse bonbons.

De Maas is volledig gekanaliseerd, dus van stuwen en sluisen voorzien, maar er is erg weinig verkeer. De stroomsnelheid was ongeveer 1 km/uur. Heel gemakkelijk kwamen wij zo naar Huy, naar Namen en naar Dinant. Voor de nodige beweging en voor boodschappen fietsten we regelmatig en ook de beklimming van de Citadel hield ons soepel. Maar maakte dorstig.

De Belgische Ardennen, was indrukwekkend mooi. Bergbeklimmers hingen aan de rotsen. Niet nog van vorig jaar, maar actief klimmend onderweg naar een vlag bovenop.



Op 15 mei kwamen we aan in de eerste Franse stad, Givet.

Na Givet kregen wij te maken met tunneltjes en met de veel kleinere Franse sluisen.

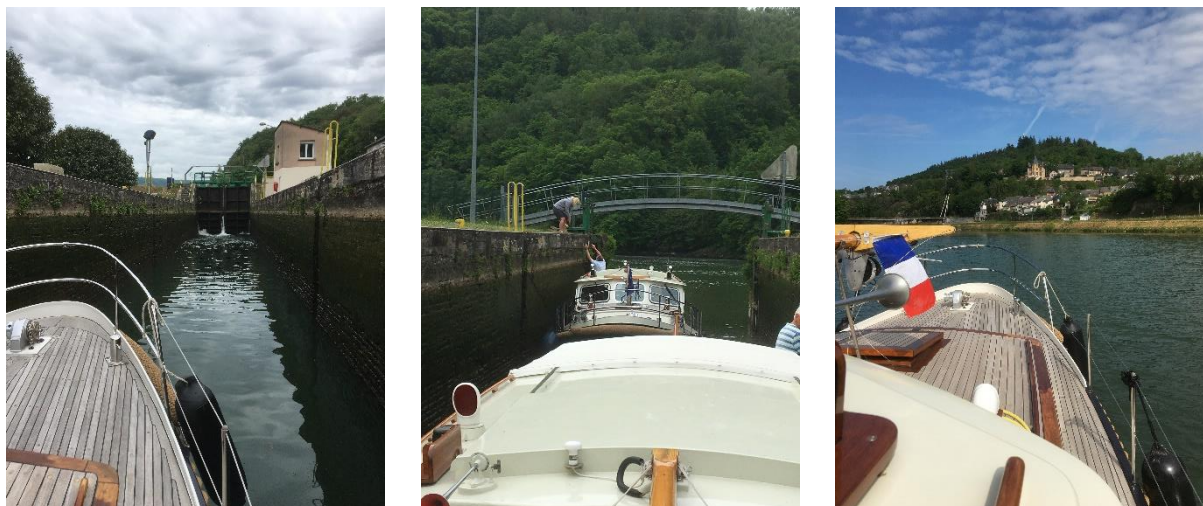
De sluisen waren volledig geautomatiseerd, het werkte prima.

Je nadert een sluis en ziet op de wal een paal met een kastje en een rode lamp. Met een te Givet van de VNF (Waterstaat) verkregen zender stel je op afstand de lamp in werking en daarmee tevens ook de sluis circa 100 m. verderop.

Omdat we de rivier óp varen, schutten we in alle sluisen omhoog, telkens zo'n 3 a 4 meter. Steeds als we zo'n lamp een seintje hadden gegeven begon de sluis te spuien en draaide daarna de 'lage' deuren open. Groen licht, vaar de kolk in, beetje afmeren en dan een blauwe stang omhoog duwen voor de tweede helft van de show: deuren sluiten, automatisch gevolgd door water inlaten en de 'hoge' deuren gaan open. Op het Franse deel van de Maas deden wij dit spelletje 59 maal.

Het viel ons op dat het inlaten van water in de sluisolk aanmerkelijk langzamer en dus veel rustiger verliep dan toen wij vier jaar geleden dezelfde route voeren. In datzelfde jaar is toen sluis 19 van Canal des Ardennes volledig ingestort. Misschien was dat aanleiding om bij alle andere eveneens 175 jaar oude sluisen, het inlaten te dimmen?

Onze sluispassages verliepen in elk geval veel makkelijker, het was gewoon leuk om te doen.



We bezochten de plaats Fumay, prachtig in de binnenbocht van de rivier gelegen, met stijlvolle heuvels rondom. Een dag later lagen we in Revin in een prachtige jachthaven.

De derde dag in de Franse Ardennen bracht ons in Charleville-Mézière met het beroemde Place Ducale.

Langs beide oevers deze dagen flinke heuvels, volledig bebost.

Het was daar heel mooi en heel rustig varen.

De Maas werd op sommige plaatsen al aardig smaller, maar bleek daar dan ook wat dieper. Het leidde dus niet tot een fellere stroom. Mooi geregeld door de natuur. Handig voor watersporters.

De reis voerde verder. Sedan met het Grand Chateau, Stenay, Consenvoye en Verdun met het Vredespaleis, waren onze overnachtingsplaatsen.

Mooi varen en mooi wandelen was ons thema.

Na Verdun begon er toch wat gedruvel, namelijk een toenemende strijd met waterplanten. Onderwater losgescheurde planten dreven overal en raakten met flinke plukken in onze schroef. Bij de Dinos ook in de inlaten van het nodige motorkoelwater. (Compaen heeft een gesloten koelsysteem.) Bij de sluisen moest worden ingegrepen door planten uit het water te halen om de sluisdeuren tot in de deuren open te draaien. Alles verstopte. Met die troep in de schroef zakt de vaarsnelheid al gauw 2 a 3 km/uur, tijd om te spoelen. Vooruit draaiend komen de wieren erin, achteruit draaiend konden we er, na enkele wisselingen van draairichting, toch aardig vanaf komen. Maar 100 meter verderop was het vaak alweer prijs. Dinos had extra werk omdat de wierpotten achter elkaar vol raakten.

Gelukkig is Volkmar heel secuur en hield hij de waterpomp heel (niet drooggelopen) en de temperatuur onder controle. Maar het kostte veel inspanning. Wij kregen onze schroef niet altijd goed vrij en benutte onze inspectiekoker om met de hand plantenresten van de schroef te trekken. Daar had de Dinos dan weer geen last van. Kennelijk lost een 5-blads schroef de plantentroep gemakkelijker. Bij één van de sluzen waren de drijvende planten, gemengd met pulp uit de bossages, een dikke stevige laag geworden. Dat versperde het uitvaren nog nadat we de deuren voldoende wijd open hadden. Zoals een ijsbreker door het ijs, voeren wij door de planten de sluis uit. En Dinos er dapper achteraan, had direct de wierpotten weer vol. Dat zou de hele dag zo blijven.

Vanaf Commercy bereikten we het hoogste punt van de Maas. Eigenlijk het begin van de bevaarbare Maas, als het ware de overloop van 'le Canal de la Marne au Rhin'. Het kanaal wordt met water gevoed vanaf het plateau van Langres, 409 m. hoger dan de Bergse Maas bij Drimmelen.

We gingen linksaf naar Toul en passeerden door een tunnel van 866 meter lengte naar een wat ruimer waterbassin. Hier troffen we de VNF aan het werk met een maaiboot en met een kraantje om waterplanten te verwijderen. Juist hier in het hoogste pand moet die drijvende troep worden verwijderd, anders zouden alle afschuttende sluzen last hebben van steeds dezelfde troep. We passeerden nog twaalf sluzen om af te dalen naar de Moezel. Negen tot Toul en drie om een dag later de stad uit te varen.



In Toul hebben we een restauranten wandeling gemaakt, maar geen gelegenheid gevonden voor een voldoende waardig afscheidsdiner zoals dat op de jachthaven, met zicht op onze twee Valkvletten wel kon worden genoten. We schrijven afscheidsdiner omdat Volkmar en Sabine de volgende dag hun Moezelreis zouden beginnen waar wij naar Nancy zouden afslaan.

We sloten drie heel gezellige weken af.

Op 26 mei voeren we nog een paar uurtjes samen op de Moezel. Daarna, 's middags, meerden wij af in Nancy. We hebben Nancy in een avond en één dag befietst en bewandeld. Eigenlijk te kort voor zo'n prachtige stad.

Vervolgens zijn wij met Compaen in drie dagen het Moezeldal uitgeklimmen. Uiteraard door middel van veel sluizen. Onze omgeving 'La Lorraine' (Lotharingen) was een heuvellandschap met veel graanvelden, bossen en kleine dorpjes, elk met eenzelfde kerkje. Het zag eruit alsof dat al honderden jaren zo was en ook nog lang zo zou blijven. Onze overnachtingshavens Einville, Lagarde en Niderviller hadden niets te bieden. Reden om onze noodvoorraad eens op te eten.

Op dit wat saaie deel van de verbinding waren grote bootverhuur bedrijven, tevens onze overnachtings havens.

90% van de pleziervaart betreft dikke polyester huurboten waarvan het dwarsprofiel lijkt op het model van de tunnels.

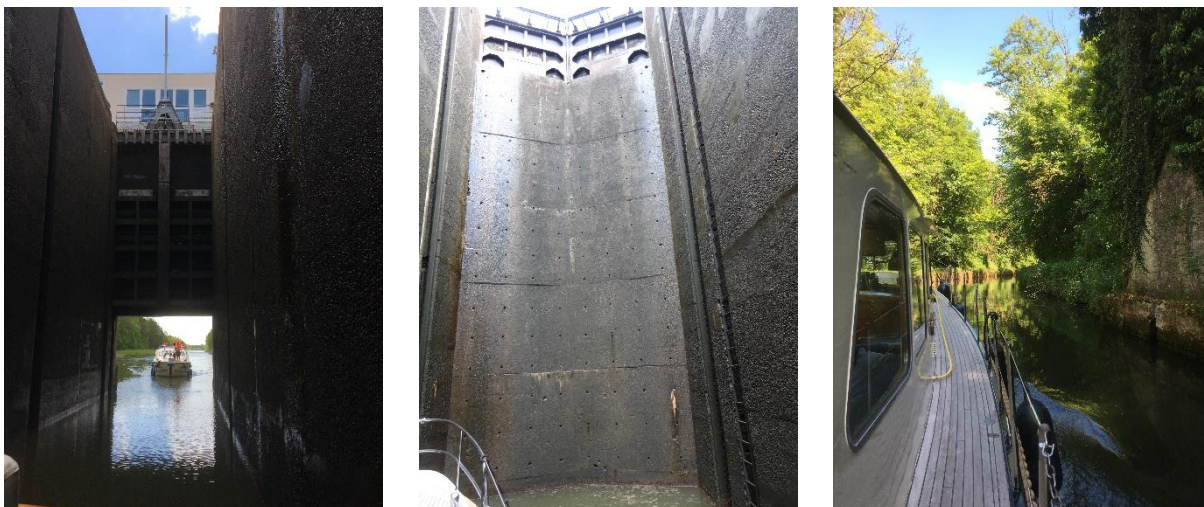
Totaal passeren dagelijks ongeveer zes boten in beide richtingen.

Na Niderviller waren er vroeger nog zeven sluizen tot het hoogste kanaalpand. Die zeven oude sluizen zijn vervangen door ecluse Rechicourt. Een kleine sluis die ons ineens 15,4 m. omhoog zou brengen. Daarna eerst een stukje tussen rechte dijken. Geen uitzicht, maar volgens de kaart lagen er grote water spaarbekkens achter de dijken.

Bij sluis Rechicourt moesten we een poosje wachten. Er was een huurboot gemeld om met ons mee te schutten, maar die was nog niet in beeld.

Dat bood ons voldoende tijd voor een boswandelingetje op zoek naar de zeven oude sluizen. We hebben er drie gevonden voordat we op de terugweg moesten.





Na het schutten, super de luxe met drijvende bolders, bevoeren we opnieuw een 'hoogste kanaalpand'. De overloop van dit kanaal is de rivier de Saar. We voeren die voorbij en kwamen in een uitgesproken ruig landschap. Met zulke serieuze heuvels dat het eigenlijk bergen leken. Wat moesten we hier met een boot?

De oplossing diende zich aan: een tunnel van 475 m. lengte, direct gevolgd door een tunnel van 2.306 m. lengte. Dwars door de berg heen. Nu hadden we al heel wat tunnels bevaren, toch was die laatste opnieuw een sensatie. Aarde donker in ons keukentje en bijna halverwege de tunnel een zacht en onbekend zoemgeluid wat langzaam aanzwelde tot een oorverdovend geloei!

Er hingen twee ouderwets grote ventilatoren!

Die hadden wij niet zien aan komen zullen we maar zeggen.



Na deze fascinatie volgde een heel smal kanaal door dichte bebossing, na enkele kilometers gevolgd door een ruime kom als invaart voor 'Plan Incliné de Arzviller', een schepenlift.

De waterbak van de installatie reed in dwarsrichting, dus zijdelings van de helling, 44,5 m. naar beneden.



Het voelde aan als een kermisattractie voor senioren met hun boot.
De schepenlift vervangt maar liefst 17 oude sluisen.

We kwamen aan in een prachtig dal in de ruige omgeving. De derde fascinatie die dag was de aankomst in Lutzelbourg, want de tegenstelling met het Franse gehucht vanwaar we vertrokken, kon niet groter. De verandering van landschap, de tunnels, de schepenlift en nu een plaatsje Duitse stijl. Vakwerk huizen, toeristen en gelukkig op één van de beboste hellingen ook de ruïne van 'Palais de Lutzelbourg'. Goed voor onze volgende bergwandeling. We bereikten het Palais en hadden een mooi overzicht van hoe mooi het dorpje tussen de heuvels ligt. Na de afdaling streken we neer op een terras waar ons werd uitgelegd dat we nog maar net in 'La Lorraine' waren. Als we morgen naar Saverne zouden varen, waren we in 'd'Elsace' (Elsas). Alsof we een teleurstelling voor de boeg hadden. Maar Saverne was heel mooi en terecht heel toeristisch en dus ook heel levendig. Mooie jachthaven bovendien.

Vanaf Saverne was het nog twee dagen varen naar Straatsburg. We kwamen daar aan, varende strak langs een hoge glaswand van het Europees Parlements gebouw! Voor Straatsburg hadden we een vaarpauze van twee dagen bedacht. Het werden twee hele drukke dagen. Rondleiding in het Europees Parlement was eerst aan de beurt i.v.m. Pinksteren. Het was zeer indrukwekkend en heel interessant! De beroemde kathedraal en omgeving, plus beklimmen van de toren volgden. Verder een dineetje aan het Beursplein en de volgende dag een bezoek aan Petit France, wat een toeristische wijk van de stad is, waar de rivier als vijf kleine stroompjes de stad in komt. En verder de stad doorsnijdt als één rivier die behoorlijk stroomt. Tenslotte deden we een rondvaart door de stad met uitleg over alle monumentale gebouwen en de roerige historie van de stad.





Op 6 juni voeren wij uiteindelijk de Boven Rijn op. Na alle indrukken en alle kleine sluisjes, was het een verademing om nu de ruimte te hebben. Na nog twee Rijn-sluisen (hele grote) konden we 700 kilometer gewoon doorvaren naar Rotterdam. Klinkt misschien als een goed idee, maar wij waren enigszins sluisen-verslaafd geraakt en draaide twee dagen later, juist voorbij Mannheim, de rivier Neckar in, onderweg naar Heidelberg twee sluisen. Dat was een leuk besluit, Heidelberg is prachtig en de plaatselijke burcht ligt niet eens zo hoog. De burcht te Heidelberg moet vroeger heel groot zijn geweest en was de bakermat van 's werelds pharmacie. Veel oude apotheken zijn in de burcht bewaard gebleven. Heidelberg was zeer de moeite waard. Een gezellige stad met in alle straten en stegen parasols, tafeltjes met stoeltjes en toeristen. En ook de Neckar was mooi.

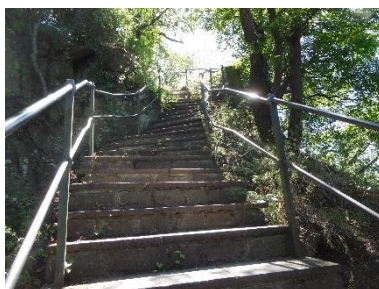


Wij vervolgden onze Rijn reis, met overnachting aan de mooie Eicher See, naar Rudesheim waar zich het 'Duitse Gebergte' al aftekende. Te Rudesheim namen we een kabelbaan. Die voerde vlak over de uitgestrekte wijnhelling naar een groot monument met koffieterras. Van daar af begon een boswandeling bovenop de berg, hoog boven de rivier, en met verschillende uitzichtpunten. Zodoende verkenden wij de beruchte 'Binger Loch' alvast van bovenaf. We zagen langs de beide oevers veel stenen onder water en tot bovenwater en een zeer smalle vaargeul tussen de ondieptes en langs het 'Muizeneiland'. Onze wandeling terug langs de druivenranken, eindigde in het stadje en uiteindelijk terug aan boord.



Op 14 juni vertrokken wij vanaf Rudesheim naar de Bingerbocht en verder slingerend naar Loreley, bestemming St.Goar. In onze voorbereidende dromen hadden wij ons het Gebergte voor de zekerheid extra hoog voorgesteld. Het viel vervolgens eigenlijk wel mee met de berghoogte, maar we hadden niet gedacht aan de plotseling sterk wisselende waterdiepte. De stroomsnelheid was zo'n 6 a 7 km/uur en het echolood knipperde zowat, bijvoorbeeld van 18 m. ineens naar 5 m. Het water was plaatselijk behoorlijk onstuimig. En maar opletten, want wij zijn daar maar een bootje tussen de schepen en de rivier was smal.

De Loreley passeerden we heel comfortabel en we meerden af iets verderop, te St.Goar. Toen met de fietsen op de pont terug naar de Loreley Rots om deze te beklimmen. Fietsen geparkeerd aan de voet van de rots en toen voldeed de Loreley opeens toch nog aan onze dromen. Het was een hele klim, maar we werden ook hier weer met een schitterend uitzicht beloond!



De reis ging verder, langs vele burchten, kastelen en andere monumentale bouwwerken, eerst naar Lahnstein (3 km boven Koblenz), waar we de rivier de Lahn zijn opgevaren. Het Lahndal is prachtig, soms zelfs idyllisch mooi. Na 4 sluisjes en zo'n 20 km, meerden we af in Bad Ems. Het mooie stadje staat volledig in het teken van de kwaliteiten van het plaatselijke bronwater. Met wel 50 elementen en sporen van iets extra's is je gezondheid bijna gegarandeerd. Eeuwige jeugd was echter nergens in de aanbieding. Onze Bad Ems dag bleek een Nationale feestdag. Alles gesloten, behalve restaurants.



Terug op de Rijn, varende langs Koblenz vonden we dat we heel veel verschillende landschappen hadden verkend en steden en burchten bezocht. We besloten om meer kilometers per dag te varen. De stroming zou ons nog zo'n 4 km/uur helpen, dus we konden vanaf Bad Ems in drie dagen (3 x 100 km) terug in Nederland zijn. Dat hebben we gedaan, maar met de per dag toenemende scheepvaart, was het heel inspannend.

Honderden schepen in alle soorten en samenstellingen waren ons tegemoet gekomen. Niet uit belangstelling, maar om zonder hinder stevig door te jakkeren.

Soms was het wel even rustig, maar op de kaart zagen we dan alweer de a.i.s.-signalen van een heel convooi naderen. Het ene schip langs de eigen wal, de volgende drie langs bakboord, dus wij naar het midden, maar dan een oploper die sneller ging dan wij. Dus dan ook een paar honderd toeren harder, enz. Opletten en aanpassen!

Eenmaal te Tolkamer zijn we wat langer blijven liggen. De Rijn hebben wij in gedachte bedankt voor de harde stroom en hebben we afscheid genomen van de binnenvaart en van ons Rotterdam-plan. We zijn heerlijk de Gelderse IJssel afgesukkeld en via Spaarndam terug naar Heemstede gevaren. 27 juni waren wij weer thuis.

Nabeschouwing en de getallen:

Wij vinden deze reis een aanbeveling, maar wijzen erop dat in het vroege voorjaar moet worden vertrokken om een explosie van waterplanten hoog op de Maas vóór te zijn.

Bovendien kan er op dat gedeelte later in het seizoen ook water te kort optreden.

In beide gevallen stremt de natuur de verbinding en ook de terugweg.

Onze tweede aanbeveling is dat eigenlijk drie maanden de tijd moet worden genomen in plaats van de twee maanden die wij hadden bedacht.

Vaar dan eerst naar Toul en besteed daarna de extra tijd. Er is heel veel te beleven.

De reis was circa 1.812 km. Sluispassages 176. Tunnels 5. Diesel 670 liter. Draaiuren 202.