

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn

Op woensdag 27 juni 2007 startten wij vanuit de thuishaven 'de Wiel' in Heusden met onze SK kotter 'Prahú Heti' van 12 meter aan een tocht, die ons via de Maas tot tot ver in Frankrijk en vervolgens via de Moesel en Rijn weer terug naar Nederland zal brengen. Onze kotter, gebouwd in 2004 door SK jachtbouw in Sneek, is geheel voor deze lange reizen ingericht.



SK Koter "Prahú Heti"

We koken elektrisch, veilig en geen gesjouw met gas, en daarom met een generator aan boord zijn we volstrekt onafhankelijk van de walfaciliteiten. Met zowel een brandstof- als watertank van 1000 liter hebben we een behoorlijke actieradius. Met een gemiddeld verbruik van een halve liter per kilometer, kunnen we 2000 km met de brandstof doen en als we erg royaal met douchen zijn, dan hebben we toch altijd voor veertien dagen water aan boord. Voor de zekerheid hebben wij reserve onderdelen bij ons van die dingen, die het tijdens de tocht zouden kunnen begeven, zoals de dynamo-aandrijfriem, impellers, brandstoffilters en een nieuwe drinkwaterpomp. Ook hebben we een snorkel aan boord om zonodig iets uit de schroef, of uit één van de waterinlaten te kunnen halen. In België, maar ook in ons eigen Groningen heeft dit al goede diensten bewezen. Als ondersteuning gebruiken wij hoofdzakelijk de Noordersoft software 'PC Navigo' op onze laptop die is aangesloten op een GPS en verder hebben wij het boek "Frankrijk per boot" bij ons. Voor Duitsland "Der Rhein 2, Von Koblenz bis Arnheim/Nijmegen" uitgegeven door het Verlag Rheinschiffahrt. Op de Rijn kun je niet buiten een goede nautische informatie en dat bleek gedurende onze tocht zonneklaar, maar daarover later.

De tocht over de Maas via overnachtingen in Ravesteijn, Heijen (De Paesplas), Venlo, Roermond, Maastricht, Luik, Huy, Namen, Dinant en tot slot Waulsort, gaf tot Luik wat gemengde gevoelens. De temperatuur was gemiddeld slechts 17° de wind hard en vlagerig (gem. windkracht 6) en we hadden heel veel regen, waarvan veel gelukkig 's nachts, maar toch. Deze regen had tot gevolg dat we een tegenstroom hadden van gemiddeld 3 kilometer over het gehele traject tot ver in Frankrijk. En dat terwijl er normaal nooit meer dan 1 kilometer stroom op de Maas staat. Na Luik zakte de barometer nog verder weg tot een bijna constante 990 mb, maar surprise, het weer knapte wel op. De zon liet zich vaak zien. In de sluis van Ternaayen beleefden we een paar spannende momenten omdat de sluismeester zich verkeek op de breedte van onze SK Koter. We moesten nog langs een duweenheid gaan liggen waar echt niet meer ruimte was dan 4,40 en daar de Prahú Heti 4,20 breed is betekende dit, dat we ons ertussen moesten persen en het gevoel hadden dat we vastgeklemd zouden raken. Dit alles hebben we op het 'handje' gedaan om schade te voorkomen, wellicht heeft ook de stromende regen meegeholpen om alles goed te smeren, maar de bemanning van de duwbak heeft ook goed geholpen. Gelukkig bleef de duweenheid liggen om ons en de andere schepen die erlangs lagen na het schutten eerst 'vrij' te laten. Door alle consternatie moesten wij buiten de sluis opnieuw aanleggen om ons vaarwegendocument voor Wallonië alsnog op te halen. Tussen Huy en Namen bij sluis Andenne hebben we 7 ½ uur moeten wachten, want de sluis kreeg panne terwijl we al loslagen om in te varen. Bij de pech, was dit ons geluk dat we met de eerste schutting gelijk mee konden. Toen het daarbij 's avonds droog werd en ook de zon doorbrak was het leed snel vergeten. Het oponthoud betekende dat we ook de resterende sluizen tot Namen direct konden nemen en dat we om half negen toch nog op de plaats van bestemming Namen aankwamen. In Namen zijn we maar langs de kade gaan liggen, omdat het door de sterke stroom bijna onmogelijk was om zonder schade aan te meren. De jachthaven ligt namelijk dwars op de stroom. Voor ons was het verdere traject nieuw en

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn

een aangename verrassing. De Maas werd steeds mooier. Na Dinant met zijn gezellige afmeermogelijkheden, is Waulsort vermeldenswaard. Het is een uitstekende aanlegplaats die goed "op de stroom" ligt en er is een prachtige omgeving voor een wandeling of fietstocht. Kortom, als het weer redelijk is, is het varen op de Belgische Maas schitterend. Mooie steden, mooie natuur. Het is wel moeilijk om aan drinkwater te komen, want er zijn alleen kraantjes om een kannetje te tappen, je kunt er geen slang aan bevestigen. Tot Frankrijk hebben we bij elkaar 20 sluisen gehad.



Dinant

Na Waulsort is er nog één sluisje en dan zijn we in Frankrijk! De Maas wordt dan ineens niet meer bevaarbaar voor de grotere vrachtschepen en er zijn verder uitsluitend nog "spitsen-sluisjes" van ongeveer 40 m lang en 5,5 m breed. In praktijk betekent dat, dat je met 2 jachten in een dergelijke sluis kunt. Vooraan is overigens de minst aangename plaats, want het water "dondert" als het ware naar binnen toe als de schuiven open gaan. Omdat de SK kotter een relatief zwaar schip is (20 ton) werd er vaak naar ons gekeken om maar voor te gaan. Overigens zijn we op de Franse Maas geen enkele "bateau" tegengekomen. Een bateau (boot) is een vrachtschip (meestal een Spits) en wij zijn slechts "plaissance". De vrachtvaart heeft, net als overal elders in Europa, ook in Frankrijk altijd en overal voorrang. Vaak is het moeilijk zo'n vrachtschip te passeren en daar ze vaak zeer langzaam varen, betekent het ernstig oponthoud.

Nadat we in Givet ons "vignet" voor 21 dagen Frankrijk gekocht hadden, werd de reis voortgezet. Met dit vignet wordt betaald voor alle waterfaciliteiten waar je gedurende het verblijf op de Franse vaarwegen gebruik van maakt, zoals sluisen, bruggen, aanlegplaatsen en vaak op die aanlegplaatsen voorzieningen als elektriciteit en water. Je hoeft de portemonnee niet meer te trekken, behalve als je in gemeentelijke voorzieningen terechtkomt. De VNF verzorgt de service en het onderhoud aan bijna alle Franse kanalen. Een bedrag rond 100 Euro lijkt veel, maar als je achteraf bekijkt wat je ervoor krijgt, valt het wel mee.

Na de 'typische' Maasstad Givet, lijkend op Huy, Namen en Dinant, werden we geconfronteerd met het tunneltje van Ham. Slechts 1 kilometer lang maar onverlicht en er stond een sterke stroom. Wij waren slecht voorbereid. Onze schijnwerper functioneerde niet, de grote zaklantaarn bleek onvoldoende opgeladen en ik vergat de boordverlichting aan te steken om enig licht in de duisternis te krijgen. Het was enerzijds niet nodig om gas te geven vanwege de stroom, maar soms was dat wel nodig om bij te kunnen sturen. Het was puur varen op gevoel, hetgeen dan ook één keer fout ging en we met de zeereling langs de kant schuurden. Vreemd dat veel kortere tunnels wel verlicht zijn.

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn



ingang van het onverlichte tunneltje van Ham

Het verkeer in het tunneltje wordt geregeld door de sluismeesters van de sluisen voor en na de tunnel. Dit was één van die zeldzame keren dat we sprayhood lieten zakken om onder de 3,50 doorvaarthoogte te komen en natuurlijk regende het.



Schipper vlak voor de ingang van de tunnel in de regen.

Schipper vlak voor de ingang

Na de tunnel worden de sluisen automatisch bediend en gebruiken we het kastje dat we in Givet ontvangen hebben. Automatisch wil zeggen dat er een honderd meter of meer voor de sluis een paal staat die de radiogolf van het kastje ontvangt, even knippert om de ontvangst te bevestigen en vervolgens gaan de sluisdeuren open. Je vaart in en moet dan na vastmaken de blauwe stang omhoog drukken. Kom nooit aan de rode stang, want dat is alarm en het hele proces stopt dan subiet. Nu gaat het proces starten. De sluisdeuren gaan dicht, in ons geval vult de sluis zich met gemiddeld 3 tot 4 meter water en de deuren gaan automatisch weer open. Als alles goed gaat en meestal is dat zo, dan duurt het hele proces nog geen 10 minuten!

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn



De SK240 ontmoet de SK 240 (Prahú Heti) en SK196 in Halte de Château Regnault. Een OK en een AK van 12 meter.

Naarmate we zuidelijker komen wordt het weer eindelijk beter, hoewel de barometer vastgeroest lijkt op 990. Later blijken we gewoon geluk gehad te hebben. We zaten constant in het centrum van een depressie tussen twee regengebieden in.

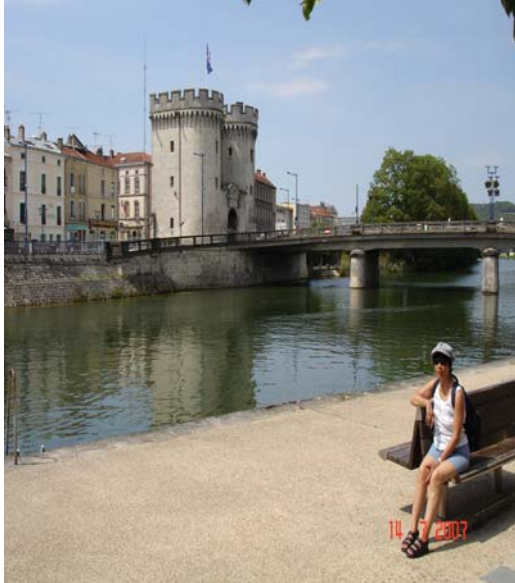
Evenals de Belgische Maas is ook de Franse Maas prachtig met veel natuurschoon en de steden zijn mooi. Zo zijn Charleville-Mézière, Sedan, zeker Verdun met de monumenten uit de Eerste Wereldoorlog en nog vele kleinere plaatsjes de moeite van het bekijken waard. Onze vouwfietsjes bewezen hierbij goede diensten.

In de zomer worden in Frankrijk veel festiviteiten georganiseerd zoals een enorme vuurwerkshow in Verdun op de 14^e juli. De sluisjes, 56 totaal in de Maas, gaan merendeels automatisch en dat werkt perfect. We hebben gedurende onze gehele vakantie slechts twee keer een storing gehad en die werd na een telefoontje binnen 15 minuten verholpen door een monteur die in een wit VNF wagentje langs het parcours rijdt. In en om de steden worden de sluisen meest met de hand bediend. Vanwege mogelijk vandalisme? Het wordt zeer op prijs gesteld als dan een handje geholpen wordt, voor zover mogelijk.



na een handje helpen

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn



Verdun



Prahú Heti op de Franse Maas

De omleidingskanalen naar de sluisen worden naarmate wij dichterbij de oorsprong van de Maas komen, steeds langer. Het is iedere keer weer een belevenis na een kanaal de echte Maas weer te bevaren. De kanalen zijn namelijk erg smal en we zijn dan ook blij geen Spits tegen te komen.

Uiteindelijk komen we na een schitterende tocht bij het tunneltje van Foug, slechts 450 meter lang en goed verlicht. Hier nemen we afscheid van de Maas die verder onbevaarbaar is. Foug verbindt de Maas met het kanaal "de la Marne au Rhin". Na het steeds maar stroomopwaarts varen begint nu het stroomafwaarts varen naar de Moesel. Een korte tocht brengt ons naar Toul, wederom een stad die de moeite waard is om een dagje te blijven liggen. Opvallend is het glasheldere water in de drukke stadsjachthaven, waar overigens altijd voldoende plaats schijnt te zijn. Nu mag gezegd worden dat het water ook in de Franse Maas al bijna on-Frans schoon en helder was. We zijn ook nauwelijks industrie tegengekomen, behalve een paar cementfabrieken. Herhaaldelijk hebben we dan ook gezwommen. Dat is in de meeste andere kanalen in het Noorden wel anders. Ook in ons land.



Katedraal van Toul



Oorlogsmonument in Verdun

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn

Even voorbij Toul draaien we de Moezel op en gaan dan stroomafwaarts. Na weken varen tegen een veel te sterke stroom in, is de afvaart zeer comfortabel met een wederom meer dan normale stroom. Hoewel wij "slechts" de standaard Vetus DT43 met 106 pk hebben, blijkt steeds weer dat TjerkTuinstra, de bouwer van de SK Kotters, toch echt gelijk had toen hij zei dat het "meer dan genoeg was". De Moezel is gelijk veel breder dan de Maas en wederom ook landschappelijk heel fraai. De Moezel is ook een rivier, dat is weer even wennen, waar wel vrachvaart is. Het meeste dat wij tegenkomen zijn Belgische of Nederlandse duweenheden of combi-vrachtschepen van 170 meter lang en 12 meter breed en dat is dan ook precies de maat van de sluizen. Deze schepen passen zo precies dat alleen in- of uitvaren al 10 minuten duurt. Ze zijn geladen met kolen voor de centrales in Noord-Oost Frankrijk. Sommige zijn we gedurende onze tocht vier maal tegengekomen, tweemaal vol en tweemaal leeg. Maar gelukkig varen er ook nog andere schepen, zodat jachten toch redelijk snel kunnen schutten.

De eerste en grootste stad die wij in het Franse deel tegenkomen is Nancy. Afgemeerd in de jachthaven in het centrum heb je deze prachtige stad op loopafstand. Daarna volgen Metz en Thionville die beide ook zeer de moeite waard zijn om aandacht aan te besteden. Het vinden van een goede ligplaats in Metz moet je wel weten. Vóór de eerste sluis bij Metz, stuurboord het kanaal invaren!



Het Stanislawplein in Nancy



Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn

De kathedraal van Metz en de waterwegen in de stad

In Thionville hadden wij erop moeten letten dat de beste ligplaats vóór de sluis ligt in de afvaart en niet de jachthaven na de sluis zoals aangegeven. Het is behelpen aan de steiger daarna. Deze staat op echter op geen enkele kaart goed aangegeven.

Even na Thionville verlaten wij Frankrijk en komen in Luxemburg. De Maas is hier de scheidingsrivier tussen Luxemburg en Duitsland. Luxemburg is vriendelijk en heuvelachtig, heel anders dan het landschap voor Thionville en Na Trier. Omdat het zo vriendelijk en uitnodigend is, hebben wij twee dagen doorgebracht in Schwebsange met haar schitterende Dreiländer Yachthafen. We hebben de omgeving uitgebreid verkend en zijn o.a. in Schengen geweest, waar het ook voor Nederland zo belangrijke verdrag getekend is, waardoor wij binnen de Schengen Groep in ieder geval nergens meer ons paspoort hoeven te laten zien.



De niet zo plezierige aanlegsteiger in Thionville



Schloss Schengen

Na Luxemburg kwamen wij in Duitsland en de eerste grote stad is Trier. Wederom een stad die de moeite waard is om uitgebreid te bekijken. We hebben nog even een uitstapje met de boot gemaakt naar Saarburg aan de Saar, eigenlijk om te kijken wat voor soort rivier de Saar is. Conclusie: bij een volgende reis zal zeker ook de Saar bevaren worden. Ietsje smaller dan de Moezel, maar zeker zo mooi en Saarburg is een bezoekje waard. Vervolgens weer terug naar de Moezel. Het gedeelte tot vlak na Cochem is werkelijk magnifiek. Het is als zo vaak, van het water gezien veel mooier dan op het land. De plaatsjes zijn wel erg toeristisch, maar is dat gek? Wie van klimmen houdt kan veel mooie kastelen bezoeken



Ligplaatsen in Cochem



boeiende oevers

Al genietend van het moois dat de Moezel te bieden heeft, komen we na een week in Koblenz. Daar besluiten we dat we nog wel de tijd hebben even een 12 kilometer de Rijn op te varen en dan de Lahn op te gaan naar Limburg. Na het passeren van de grote sluis in Koblenz nemen we met bloedend hart afscheid van de Moezel en draaien de Rijn op naar Lahnstein. Op dit stukje passeren we een grote

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn

oude brug over de Rijn. Onder deze brug staan golven van 1 ½ meter, en na enige observatie zien we dat die ontstaan door de stroming tegen de peilers van de brug.

Op de Rijn krijgen we 7 km stroom tegen, en zetten dus maar even een tandje bij om toch wat vaart te maken. Hier kom ik tot de conclusie, dat mijn stelling, dat je met een verdringer (Zoals de SK) de Rijn alleen maar af en nooit op moet varen, in mijn ogen nog steeds juist is.



Rijn bij Lahnstein de plek waar de Lahn

uitmondt in de Rijn

De Lahn is een lieflijk riviertje met 9 sluisjes, die sterk doen denken aan de Franse sluisen. De bediening is vlot. Het vinden van een goede ligplaats is soms niet zo gemakkelijk omdat je met 12 meter redelijk `groot` bent op dit vaarwater. Maar het ons toch altijd gelukt. In Bad Ems is vlak na de sluis in het zeer smalle omleidingskanaaltje een goede jachthaven, maar wij verkozen even verderop in Bad Ems een plaats aan een steigertje dat ongeveer 3 meter de rivier in stak en 1 meter breed was.



Een van de oudste stadjes aan de Lahn



Bad Ems

Woensdag 8 augustus was een memorabele dag, omdat de regen die in Zwitserland en Zuid Duitsland alles al blank gezet had, ons nu ook bereikte. Wij lagen bij Limburg, het eindpunt omdat de Lahn verder niet bevaarbaar is, toen het begon met regenen. We besloten maar snel richting Rijn te varen omdat van een lieflijk riviertje geen sprake meer was. De Lahn was inmiddels een woeste stroom geworden met zeker 5 tot 7 kilometer stroomsnelheid. We hebben de terugweg in twee dagen gedaan en toen wij weer naar buiten schutten in Lahnstein, werd ons door de sluiswachter meegedeeld, dat wij het laatste schip waren, dat nog geschut werd, want het water liep inmiddels bij de vorige sluis over de deuren heen.

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn

Eenmaal op de Rijn viel het allemaal nog mee en wij besloten na een halfuurtje varen nog een paar dagen in Koblenz te blijven liggen, mede omdat daar de volgende dag het spektakel 'der Rhein am Feuer' georganiseerd zou worden. Te middernacht voeren een tweehonderd Rijn-cruise schepen, waaronder vele Nederlandse, verlicht over de Rijn, waar beide oevers van Lahnstein tot Koblenz in 'brand' stonden en het geheel werd afgesloten met een groots vuurwerk.

Inmiddels steeg het water in de Rijn iedere dag met ruim een meter en na twee dagen was het bijna drie meter gestegen en het zou de de volgende dag nog ruim een meter stijgen. De vloedgolf in Basel had er dus vijf dagen over gedaan om Koblenz te bereiken en zou met een week in Nederland zijn.

Wij besloten maar te gaan varen, want we konden niet meer met droge voeten aan de wal komen vanaf onze drijvende steiger.



Koblenz, drijvende steigers in



ondergelopen park

We zijn de Rijn opgevaren en constateerden met enige verbazing dat er ruim 10 kilometer stroom stond. We voeren met 1600 toeren, ons normale toerental, ruim 21 kilometer waar wij zonder stroom 11 kilometer varen met dit toerental. Wij hadden gepland in Keulen te overnachten, maar helaas, we konden niet meer onder de brug door en moesten daarom maar verder varen. We hebben uiteindelijk een redelijk ligplaats gevonden in Hitdorf in een jachthaven die wel een ondergelopen weiland leek. Het was nauwkeurig de staken tellen om de ingang te vinden, dus uitermate nuttig om een goede nautische kaart aan boord te hebben. We hebben die dag in vijf uren 128 kilometer gevaren, een absoluut record.

Vervolgens hebben we Düsseldorf aangedaan. Een prima jachthaven, in een architectonisch leuke omgeving met gelukkig een toegangsbrug die hoog genoeg is. Wij zijn een paar dagen in Düsseldorf gebleven, want de jachthaven ligt vlakbij het bekende winkelcentrum de 'Königsallee'. De vreugde over een aangenaam verblijf werd zwaar getemperd, toen na het winkelen bleek dat men in Duitsland nog niet genoeg Nederlandse fietsen heeft, want onze twee vouwfietsen waren met kettingslot verdwenen. De rvs stalen paal waar ze aan vast stonden was nog wel aanwezig.

Via een overnachting in Wesel zijn we naar Nijmegen gegaan, waar de Lindenberghaven inmiddels ook verdwenen leek, maar de steiger was er nog wel en bleek ook nog met de kade in verbinding te staan. Erg comfortabel was het allemaal niet, want de dijk die normaal bescherming tegen de golfslag biedt, stond geheel onder water en wij besloten de volgende morgen dan ook maar snel op te stappen.

Met de Prahú Heti een rondje Maas-Moesel-Lahn-Rijn



Nijmegen, de jachthaven lag nu

letterlijk in de Waal.

We hadden gepland om nog een stop in Tiel te maken, maar het ging allemaal zo snel, we hadden nog steeds 8 kilometer stroom mee, dat we daar al om 11:30 uur waren. De boot rook stal, wij ook, dus we zijn in één dag naar Heusden gevaren, waar we om 15:00 de haven binnenvoeren.

Dat was het einde van een onvergetelijke tocht die 52 dagen geduurd heeft, waarvan we 7 dagen constant regen gehad hebben, 13 dagen de hele dag zon en 21 dagen gedeeltelijk regen en vaak na 12:00 uur weer zon en de rest van de dagen was het bewolkt maar droog. Teruglezend denk ik dat we toch heel wat regen gehad hebben, maar we hadden na de tocht beslist het gevoel dat we best redelijk weer gehad hebben en heel veel geluk, want nog nooit hebben wij meegemaakt dat een barometer 32 dagen aaneen rond de 990 mb staat. We hebben totaal 1462 kilometer gevaren en zijn 156 sluizen gepasseerd. We hebben 180 motoruren gemaakt, 4,5 liter per uur verbruikt en 0,43 liter per kilometer. Onderweg geen problemen gehad, geen plastic zakken in koelwaterinlaat of rugzakken in de schroef, dus geen reserve onderdelen behoeven te gebruiken of te hoeven duiken. Kortom, een geweldige vakantietocht en wat ons betreft een aanrader. Neem wel een fiets of wandelschoenen mee, want de omgeving noodt echt tot die activiteiten. En de SK deed precies wat wij ervan verwachtten, zoals ook bij de andere langere tochten die we al gemaakt hebben.

Tim en Hetty Bolweg
t.bolweg@home.nl