

**TEMA**  
**CAMPING**  
**PÅ VAND**



En kanal, der følger nordsødkysten via Nieuwport i Belgien fører over grænsen til Frankrig og bringer os til Dunkerque. Derefter gælder det om at finde ind til Paris. Ad en del snirklede kanaler når vi frem til Seinen, men forinden skulle et par tunneller i Canal de Saint Quentin gennemsejles på henholdsvis 5.670 m og 1.098 m. Det tog 42 minutter at gennemsejle den længste af dem.

### Paris set fra Seinen

Den fornemste måde at komme til Paris på er, at komme sejlene ad Seinen, som slår nogle kraftige sving med halen gennem storbyen. 13 km af Seinen flodbredder bugter sig gennem den franske hovedstad. Forbi de to øer: Île de la Cité med Notre-Dame katedralen, og Île Saint Louis. Et af turens helt store højdepunkter er at sejle forbi Eiffeltårnet endda næsten lige ved dets fod. Eiffeltårnet var Frankrigs hilsen til fremskridtet og de nye tider på Den franske Revolutions hundredårsdag i 1889. Man betages og bliver ligefrem poetisk stemt, ved at stå ved roret i egen båd gennem denne byernes by, som Paris også kaldes. Videre forbi Renault-fabrikken tidligere ø, der ligger som en stor flodpram midt i Seinen. Bilfabrikken er for længst flyttet uden for Paris. Adskillige broer krydser Seinen. Den ældste er Pont Neuf, der er bygget i 1578, selv om navnet betyder »nye bro«.

Epoker og stilarter blandes og brydes langs Seinen. Blandt andet Louvre med sine smukke renæssance-

facader, der oprindeligt var et kongeslot, men som sjældent var beboet. I dag er det et af de mest berømte museer i verden. Der hænger blandt meget andet maleriet »Mona Lisa« af Leonardo da Vinci.

Et stykke fra floden ligger andre velkendte seværdigheder, f.eks. den hvide kirke, Sacre-Coœur på Montmartre, der førhen var en stille landsby på en bakke. Den tiltrak digtere og malere og turister, så efterhånden blev Montmartre en del af storbyen.

Ved besøg i Paris i egen båd er det Arsenal Yachthavnen, der foretrakkes. Her ligger man godt og centralt i Paris. For at komme derind skal en sluse løfte bådene fire meter op fra Seinen. Havnen er et stykke af Canal Saint Martin, det vil sige en aflang havn med pælepladser i begge sider. Fra havnepladsen kan Concordepladsen ses med den ægyptiske obelisk fra oldtiden, som Napoleons folk slæbte til Frankrig.

Her er der hedebløge, som vil noget. Midt på dagen har vi over 40 grader nede i kahytten. »Vi må også se at få aircondition i båden« gispede vores franske naboer. For mig er aircondition en unaturlig og overflødig ting, der giver forkølelse og prøver at lave om på verden, som Gud har skabt den – så ikke den slags nymodens pjat i »Orlando«.

Canal Saint Martin fortsætter i havnens anden ende gennem en tunnel ind under Concordepladsen.

### Canal Saint Martin

Hvis vejret er til det, så start morgendagen blidt – og smukt – med en

sejltur med en af turistbådene, som har endestation i den nordlige del af porte de l'Arsenal ved Bastillepladsen. I sæsonen sejler den to gange hver dag en spændende tur ind gennem Canal Saint Martin, der forbinder Ourcq Kanalen med Seinen. Canal Saint Martin blev bygget af Napoleon i 1820'erne, som en smutvej for flodprammene både i krig og fred. Det er stadig dens formål. I gamle dage fragtedes tunge varer som sand, sten og keramik med flodprammene. I dag er det stort set kun turistbådene og lystfartøjer, der benytter kanalen, så man kan godt selv sejle igennem, men det er en langsom og affære med at få ni sluser, tre svingbroer og ti gangbroer åbnet, når det »kun« er et lystfartøj, der skal passere.

I adstadigt tempo lægger turistbåden fra kaj, og umiddelbart efter afgang sejler den ind under Bastillepladsen dvs. under gadeplanet. Nogle enkelte lyshuller giver kig op til Boulevard Richard Lenoir, markedet og livet ovenpå. Men ellers varer det en halv times tid at gennemsejle den 4.500 m lange tunnel i et køligt, underjordisk univers. Glidende under stenhvælvinger i muddergrønt vand.

Så pludselig dukker båden frem i lyset og skærer gennem det folkelige 10. arrondissement, der er fyldt med små listige barer og restauranter, så ydmyge, at de kan være svære at få øje på. På de brostensbelagte kajer sidder gamle mænd og fisker under platantræerne, og som turist må man bare læne sig tilbage og nyde den søvnige provinsstemning. For >>

# OP AD TRAPPEN

## gennem bjerget – med båd

En af Europas sælsomste sejlture er oplevet af Camping-Fritids **Ole Kofoed-Olsen**. Han pløjede sig tværs igennem Europas floder og kanaler i lejet campingbåd. Undervejs passerede han gennem et højt bjerg ved hjælp af sluser og vandtrapper, for dernæst at skære toppen af bjerget ved at sejle igennem det i en gigantisk vandtunnel.

» det tager sin tid at blive fragtet gennem sluser og svingbroer, inden båden når sit mål ved Bassin de la Villette. Især området omkring den sydlige del af kanalen er kønt. Vi tog metroen tilbage til porte de l'Arse.

### Seinen og L'Yonne

Turen fortsætter ad Seine og L'Yonne til Bourgogne Kanals vestlige indløb. Efter godt et halvt hundrede km og otte sluser på Seine, styrer vi ind på L'Yonne og konstaterer, at floden ganske vist har skiftet navn, men i øvrigt var den samme, hvad angår bredde, dybde og bredderens udseende. Vise kanaleksperter – eller nogle mener: onde tunger – påstår, at L'Yonne fører mere vand videre på dette sted end Seine, hvilket så skulle betyde, at det ikke er Seine, men L'Yonne, der navnemæssigt skulle have æren af at strømme gennem Paris, og være den udmundende flod i Nordsøen. En beslutning, som nok må bero på en historisk tilfældighed.

Lige på hjørnet af Seine og L'Yonne ligger byen Montereau, hvor en statue af Napoleon til hest står på landtangen mellem de to floder. Set med ikke franske øjne, så var Napoleon en skidt knægt, der satte Europa i brand og var skyld i død og elendighed fra Moskva til Kanalkysten.

Der er 17 sluser ned til indsejlingen til Bourgogne Kanalen. Disse sluser er lystsejlernes rædsel, især kølbådsejlernes. Sluserne er formet som en tipladsvogn med skrånende sider. Enkelte af disse sluser har dog lige side i den ene side. Og ved andre af dem er der lavet en rampe med en lille ponton, som følger med vandet op og ned, hvortil båden kan tøjes. Flere både kan ligge i lag uden på hinanden under slusningen. Opfindsomheden har ingen grænser.

Det var den sidste dag for denne gang som flodbisse, i morgen er vi kanalsnegle.

### Canal de Bourgogne

Bourgogne ligger midt i Frankrig og frister med runde vine, bløde bakker,

gamle borgruiner og små landsbyer, og er på størrelse med Bornholm. Foruden Canal de Bourgogne er landsdelen gennemskåret af flere end 1.100 andre vandvejskilometer.

Canal de Bourgogne, der ligger 250 km sydøst for Paris, er en 242 km lang fure, hvori der indgår 189 sluser. Kanalen klatrer op til næsten 400 meters højde og forener Nordfrankrigs flodsystem med Saône, Rhône og Middelhavet. Det hørte sikkert til et af verdens underværker, da de første lægtene i 1830'erne blev sluset op ad dens himmelstige.

I dag er Canal de Bourgogne stort set kun en turistkanal; en halvt forglemt idyl, som har undgået al modernisering på grund af, at sluserne er for smalle og langsomme til erhvervstrafikken. De er nemlig kun fem meter brede og bliver betjent manuelt. Der er ingen udveksling på betjeningshåndtaget til sluseportene, så der skal virkelig lægges kræfter i for at åbne dem. Slusemekanismen er måske ikke lige dem, der blev smedet i 1700-tallet, men i »

*Byen Melun ligger inde i en sidearm til Seine. Der er ikke meget vand inde ved bredden, så her må »Sisse« ligge uden på »Orlando«.*





Eiffeltårnet om styrbord.

» alt fald af samme oprindelige type. Canal de Bourgogne begynder ved Laroches Mignennes ved L'Yonne-floden og passerer derefter nogle af Burgognes mest elegante château'er, bedste restauranter og vingårde samt regionens hovedstad, Dijon. Hvilken kontrast er det ikke at bevæge sig fra flodsejlad til kanalsejlad! Straks ved kanalens begyndelse får man virkelig en fornemmelse af at bestige et bjerg. Sluserne kommer gennemsnitligt med 1,3 km's mellemrum. 113 sluser op ad bjerget, og 76 ned på den anden side. Nummereringen af sluserne på begge sider begynder fra en tunnel, som er højeste punkt på kanalen. Lige meget hvor på kanalen man befinder sig, så er det en flot og afvekslende oplevelse. Ved hver eneste sluse ligger en slusemesterbolig – gammel og frønnenet – vist nok bygget samtidig med kanalen. Mere dekorativ (på afstand) end rar at bo i. I dag er mange af disse boliger solgt eller lejet ud til mennesker, som intet har med kanalen eller sluserne at gøre. Pludselig, og i dyb kontrast til nostalgien, farer et supermoderne TGV-tog med 300 km/t på en bro over kana-

len. Dette banelegeme, der trafikalt forbinder storbyerne Paris og Lyon, benyttes kun til disse supertog. Sejladsen til Saint Florentin forløber godt. Hele vejen kan man stort set lægge til og gå i land på bredden, hvor man vil. Det hyggeligste og mest idylliske er at lægge til mellem byerne ved den græsklædte bred. Men det er selvfølgelig mest komfortabelt, at lægge til ved el-stik, bad og vandhane. Er man tilhænger af det sidste, er det slet ikke noget problem. For ved næsten hver eneste lille by er der lavet en kaj til lystbådene. Det gælder også Saint Florentin. Man bør vandre op ad den stejle gade til byen, hvor katedralen ligger på en bakketop med en fin udsigt over Armancondalen og kanalen. Den har alt det majestætiske, som præger Burgognes katedraler, og er et skue værd. Som yin og yang ligger taverna og kirke, så man kan næsten ikke besøge den ene uden også at besøge den anden! Før man sejler videre, bør man smage St-Florentin og Soumaintrain, byens berømte oste. Sommeren 2003 var en ekstremt tør sommer, med lavvande i de europæiske floder til følge. Det var

slemme i Canal de Bourgogne, jo højere man kommer op i kanalen, des mindre vanddybde; det kan ses på kanalbredderne, at der mangler en 1/2 til en 1 1/2 meter vand. Kanalens vandstand står normalt til at være 1,8 meter. Men hen på sommeren og især oppe ved tunnelen, hvor der er lavest, skal man højst regne med 1,4 meter. Generelt er der dårlige tillægningsmuligheder ved sluserne, hvilket kan være et problem, når man er tvunget til at vente på, at slusen bliver ledig. Den ekstremt tørre sommer kan selvfølgelig være medvirkende til det. Canal de Bourgogne strømmer lige forbi det mest overdådige renæssanceslot i hele Bourgogne. Tanlay, som det hedder, har samme navn som byen, hvori det ligger. Skjult bag mure og træer i landsbyens nordlige ende ligger det omgivet af en voldgrav i en stor park. Et stort slået porthus og en bro ved indgangen er flankeret af et par obelisker. Tanlay er fra 1500-tallet. Mellem Pouillainay og Pont Royal satte vi personlig rekord på denne tur ved at passere 32 opgående sluser på otte timer. Heri indgår en »»



I Montereau står en Napoleonstatue lige i skellet mellem Seinen og Yonne.

- » times middagspause. Når sluserne er opgående, så er det meget. Bag- efter føltes armene lange og benene korte!

### Der er altid et lys for enden af tunnelen

Sent på eftermiddagen kommer vi

til Pouilly-tunnelen, som er et højdepunkt i dobbelt betydning. Her ved kulminationen sejler man ind i en 3.333 meter lang tunnel gennem bjergtoppen, hvor kanalen simpelthen forsvinder ind i bjergsiden i et hul, 3,5 meter højt og 5,0 meter bredt. De næste 40 minutter er alt kulsort, derfor er det et must at medbringe en projektør ved gennemsejlingen. Der er ingen træksti langs siden, som der er på andre franske vandtunneller.

I 1795 begyndte Frankrigs store hærfører Napoleon Bonaparte udgravningen af Canal de Bourgogne. For eksempel satte han engelske krigsfanger til at grave denne tunnel ud med den tids beskedne redskaber. Staklerne blev simpelthen lukket inde i begge ender af kanalen, og via nogle luftkanaler (som stadig findes) fik de rigelig mad og et budskab om, at de var frie, såfremt det lykkedes at få hul igennem. Meget få kom til at opleve solens lys og friheden igen. De øvrige kom aldrig ud, men ligger begravet inde bag tunnelens hvælvinger.

Først langt senere stod selve kana-

len færdig i sin fulde længde. 28. december 1832 affarede den første penichen Paris og anløb Dijon 3. januar 1833.

I dag er der ingen problemer med at sejle gennem denne snævre, fugtige, kulsorte korridor. For vores vedkommende er der over en meter på hver side, hvis vi ligger i tunnellens midte. Derimod er det en god oplevelse og også ved tanken om, at på den anden side af tunnelen skal vi gennem 76 nedgående sluser. Man behøver ikke længere at fortøje båden så omhyggeligt i sluserne. Vandet synker under båden omtrent så stilfærdigt som vandfladen i et badekar, når man har fjernet proppen. Vi stopper op lige uden for munden for at fotografere »Orlando« med tunnellens mørke gab som baggrund. Umiddelbart efter tunnelen og inden sluse nr. 1 findes en tillægningsbro for lystfartøjer, hvor vi overnatter.

### Så går det nedad

Vi har læst os til, at strækningen herfra og til Dijon er den smukkeste del af den lange kanal. Det er ikke noget,

»Orlando X« med Notre Dame i baggrunden.

der bare skal overstås – men opleves. Man sejler fremad mellem høje, blånende og skovklædte bjerge, og kan nyde den fantastiske udsigt over Ouche-dalen. Fortsættelsen er gennem tilsyneladende helt lukkede dale, som snart atter åbner sig med ubegrænsede udsigter over den frodige Saôneslette.

Lige før den første bro, efter at sluse 13 er passeret, findes en anlægsbro, hvor også en vejbro fører over kanalen. Denne vej fører op til en landsby med et slot, Chateauneuf. Fra dette sted på kanalen er det en ret stejl og anstrengende cykeltur på to-tre km der op til denne højtbeliggende landsby. Vi har sejlet i en halvcirkel, og set slottet fra dets tre sider, så vi var blevet lidt nysgerrige.

Oppe fra slottet er der en flot udsigt ned over Armancondalen og Canal de Bourgogne. Slottet har overlevet mirakuløst urørt gennem århundrederne, så vi i dag har et sjældent fint eksempel på 1400-tallets fæstningsarkitektur her.

Stedet er blevet lidt af en turistmagnet. Ikke så meget slottet, for det kan kun ses udefra, men hele den lille landsby, som består af gamle købmandshuse, et stort marked af souvenirboder, og byen var da også godt besøgt. Midt i al hurlumhejet var der en vinbonde, der på et skilt lokkede med smagsprøver: »Kom indenfor og smag, så en god tørst ikke går tabt«.

»Trapperne til vinkælderen er den hurtigste vej til paradys«, siger et fransk ordsprog. Flere gange på vores tur er vi blevet inviteret til »degustation« (gratis prøvesmagning af områdets vine). Der er noget spændende ved at smage og købe vin hos den, der har dyrket den. Det er et godt princip, som giver en stor portion gratis herlighedsværdi, for alle de rare ferieminder løber med ud af flasken sammen med vinen, når man siden skænker den op. Priserne er de samme eller lidt højere end hjemme i Danmark, så det er ikke for at spare, at man køber vin direkte af vinbonden.



De franske landsbyer er meget ens, med ensfarvede grå og triste huse, men på en eller anden måde også charmerende, det er nok alderen, der gør det. Mange af husene i de franske byer på landet er ofte flere hundrede år gamle. Man river ikke sådan husene ned, men renoverer dem indefra, da vejr og vind ikke er så hårde ved bygningerne, som de er i Norden.

Sluse 51 er udsmykket med blomster hele vejen rundt om slusebassinet, og midt i al den blomsterpragt står en peniche-kopi, der er kreeret af alt muligt, flydende drivgods fra kanalen. Også den er pyntet op, som et farvestrålende blomsterbed.

## Dijon

Dijon Havn er stor og rummelig med en ø i midten. Selv om den er stor, er den alligevel hyggelig. Der er mange gæstepladser udstyret med el og vand. Toiletbygning med bad.

Dijon – det sure med det søde..., sådan siger man om Frankrigs mest typiske by – og det er venligt ment. For Bourgognes hovedstad er ikke kun sennep, kage og kir. Her er der det hele, skæve gader med bindingsværkshuse, prangende slotte, oldgamle kirker og et gadeliv, som er forsvundet mange andre steder.

Alle, der har oplevet de gamle haller i Paris, må knibe en lille nostalgisk tåre, når de kommer til Dijon. Her >>

- » kan man stadig opleve den gode gamle torvestemning og glæde sig over det kæmpe udbud af friske råvarer, som selv den bedste delikatessebutik i Danmark ikke kan fremvise.

Forskellige slags østers, snegle og muslinger af enhver art. Fisk, man aldrig har hørt om, og dusinvis af oste og postejer, plus friske grønsager og fjerkræ, som bønderne selv sælger. Den gamle anekdote om den mundrappe torvekone kunne sagtens have udspillet sig her: »Nu er den vel frisk«, spurgte den fine dame og følte på den udstillede kylling. »Ja – og hvis De bliver ved med at give den kunstigt åndedræt, så flyver den«, lød svaret.

Og i en bod længere henne står ostehandleren med en udstilling af oste. De er arrangeret som en fest for øjnene, og sådan at man får en ubegribelig trang til at sætte tænderne i en af de runde camemberter – et behov man ikke havde for bare 20 sekunder siden.

*Frihedsgudinden står ved Seinen med ryggen mod Eiffeltårnet.*

*Byen Montereau, hvor floderne Seinen og L'Yonne mødes.*



Byens kendteste specialitet er naturligvis Dijon-sennep, som fremstilles i læssevis i fade, tønder, kar, potter og små nuttede krukker. På hovedstrøget, Chabot-Charny findes en stor specialforretning, hvor man ikke kan købe andet end Dijon-sennep i hundredvis af varianter, for sennep er ikke bare sennep, men er snarere en videnskab.

På byens hyggeligste torv, Place de Francois Rude kan man f.eks. nyde en anden af stedets specialiteter: Dijonborgmesteren Chanoine Kir's yndlingsdrik »Kir«, som er opkaldt efter ham, der i 1925 opfandt denne populære drik. Den består af en 1/5 solbærlikør og 4/5 Aligoté, der er en kendt burgundisk hvidvin.

### **Sidste del af Canal de Bourgogne**

Så er der kun 12 sluser tilbage af Canal de Bourgogne. Lige umiddelbart efter sluse 76 løber Canal de Bourgogne sammen med floden la Saône. Dermed er sidste fase nået på denne sommers rejse for »Orlando«s vedkommende. Her ligger St.

Jean de Losne, som er lidt af et maritimt knudepunkt.

Der findes hele to lystbådehavne, Port Fluvial, som tilhører Joel Blanquart, en forhenværende pramskipper, som har slået sig på at servicere os fritidssejlere; den anden, som ligger længere inde, hedder H2O. Inderst i det store havnebassin har bådudlejningsfirmaet Crown Blue Line sin base. Uden om bassinet findes nogle værfter og værksteder, som kan udføre diverse arbejder på båd og motor, hvis der er behov for det. Den er blevet »Orlando«s vinterhavn efter en skøn, varm og solrig sommer.

Den sidste aften i St. Jean de Losne har vores skibskok fri. At spise på fransk restaurant tager det meste af en aften. I Bourgogne spiser man nemlig ikke på 20 minutter, så kokken må gøre sig umage. Her er vejene blæst for liv mellem kl. 13 og 15-16-tiden og igen efter kl. 20. Det blev en formidabel otte-retters menu, som jeg med skam må bekende ikke at kunne oversætte. Vi holder meget af variation og krydderi på tallerke-

nen med en god landvin til. Efter desserten måtte jeg benytte mig af min fleksible livrem med endnu ubenyttede huller, hvoraf to kom midlertidigt i brug.

### **Lej selv en båd**

Folk helt uden maritime forkundskaber kan også leje båd. (Se »Camping-Fritid nr. 2/2004 side 66). De får en grundig instruktion af udlejeren, inden de får overladt »rorpinden« selv.

Første gang, vi var ved Canal de Bourgogne, var på en teltcampingtur sidst i 1980'erne. Der blev vi meget fascineret af Bourgogne, det franske miljø og den nostalgiske kanal. Så i efterårsferien 1990 hyrede vi første gang en udlejningsbåd netop i Canal de Bourgogne. Sidenhen er det blevet til mange udlejningsture. Alle har været lejet gennem Maritim Camping, som er et enkeltmandsfirma ved Morten Kaae. Han er god til at anvise den rigtige båd og det rigtige sted for kunderne, så en kanaltur kan blive en fuldendt oplevelse.

[www.maritim-camping.dk](http://www.maritim-camping.dk)

