

Camping uden vandskræk

Ikke spor vandkrængende at skifte hjulene ud med en køl. **Ole Kofoed-Olsen** beretter om sin franske flirt.

Flodsejlds ad de franske floder og kanaler, i hvert fald sådan som vi oplevede det, volder på ingen måde uoverstigelige problemer, og mange sejlkundige danskere med saltvandet rullende rask i årene vil måske rynke på næsen af denne form for sejlds. Det er da kun for vandbilister, har vi da også lagt øre til, men ikke desto mindre er det en ferieform, der langsomt vinder større og større udbredelse også herhjemme hos folk af ellers rigtig vikingeæt.

Og er man til vand og sejlds, men uden forudsætninger for at kunne klare sig på åbent hav, så er kanalbådsferien så sandelig et aldeles strålende alternativ, som næppe nogen vil have problemer med at gennemføre, hvis bare man har prøvet bådene i Tivoli...





5

1. Vel inde i slusen trækker man i den blå stang, hvorefter sluseporten lukker, og selve slusningen begynder.
2. Når vandniveauet i slusen når samme højde som det uden for slusen, så åbner sluseportene sig, og man kan sejle hen til næste sluse.
3. Langs den 159 km lange kanal til Strasbourg ligger de små byer tæt og med fristende tilbud til kanalfarerne, som f.eks. her den idylliske Lutzelbourg, hvor vi havde en overnatning.
4. Det er med at trække i den rigtige stang (blå) for at komme videre med slusningen.
5. Moselfloden er, i modsætning til kanalen, stor og bred.

»Hendes gode skib nr. 201«

Vi havde lejet vores båd hjemmefra gennem det ganske estimerede bådudlejningsfirma: »Maritim Camping«, som har godt og vel 25 års erfaring i udlejning af kanalbåde. Vores båd, af mærket Corvet, er en god og vel mellemstørrelse, næsten ny og fremragende indrettet med separate dobbeltkahytter og badeværelser samt mulighed for to ekstra opredninger i den rimeligt store salon med tilhørende pantry. En båd, der udlejes som 4 + 2, altså i realiteten med plads til seks mennesker. Den er 37 fods (11,35 m × 3,81 m), med et dybgående på 0,9 m. Peugeot 50 HK. (Vores båd havde intet navn, kun et nummer): Så vi kalder hende: »Hendes gode skib nr. 201«.

Canal de la Marne au Rhin er blot en af Frankrigs mange forunderlige vandveje. Alene i Frankrig er der 7.560 km's vandvej at tage af. Så når man står over for at ville leje en båd en uges tid, kan det godt være svært lige at vælge det rigtige sted. Men det kan Morten Kaae fra Maritim Camping så vejlede én med.

Denne gang anbefalede han os en båd fra basen i byen Toul. Derfra betyder det flodsejlads på Mosel de første syv km, hvor fire store bemandede sluser indgår. En væsentlig forskel på kanalsejlads og på flodsejlads er, at der ingen mærkbar strøm er i de menneskeskabte kanaler. I floderne derimod transporteres smeltevandet fra bjergrige områder til et eller andet fjerntliggende hav. Stærkest om foråret, når sneen smelter, og svagest hen på sommeren. Især hvis det ikke har regnet i længere tid.

>>

>>



Den største af de fire sluser på Mosel er Aingeray slusen med et synk på 7,3 meter. En flodbåd

»Luma« fra Koblenz er på vej op. Den fylder hele slusen med sine 85 x 9,5 meter. Ved en kors(vand)vej, hvor Mosel strømmer videre mod nord, drejer vi sydover hen til en sluse, der leder os ind på Canal de la Marne au Rhin.

Sådan zapper man en sluse

Den nye teknik har også fundet sin vej til de ældgamle franske vandveje. Det gælder også Canal de la Marne au Rhin. I den første sluse får man udleveret en bipper eller radiosender, som skal aktiveres ud for et skilt et par hundrede meter før hver sluse, da disse sluser i dag er ubemandede, så man selv skal finde ud af at åbne og lukke dem.

Ved hjælp af radar og radiobølger åbner sluserne automatisk derved, hvis ellers slusen er ledig. Inde i slusen findes en rød og blå stang. Ved at løfte den blå stang lukker sluseportene, og slusningen begynder. På den røde står: »Alarm«. Den skal aktiveres, hvis mekanikken ikke virker efter hensigten, og så kommer der en slusevagt og hjælper. Ved et uheld kommer vi til at trække i den røde, derved standser slusningen øjeblikkeligt. Det kræver så, at en vagt kommer og starter op igen.

For de fleste førstegangssejlende kan det lyde næsten som en uoverstigelig forhindring, som nok kan give maveknub. Men udlejerne har udstyret alle deres udlejningsbåde med en vejledning på fransk, engelsk og tysk, der giver en fortræffelig indgang til sejlads på de franske floder, og en fortræffelig introduktion til bl.a. at klare sig gennem sin første sluse på egen hånd, så det er ikke rigtig noget, der kan forklares i hverken ord, tegninger eller billeder. Og hvem søren har i øvrigt også lært at køre på cykel ved blot at læse en bog om det...

Så det er bare med at sejle udfordringen i møde. Og så er det slet ikke så svært, selvom en uges sejlads ikke gør nogen sommer og heller ingen til »slusemester« med kors og bånd og stjerner.

Men man finder ud af det. Geline for nogen, hurtigt for andre og måske langsomt for nogle. Men ifølge udlejeren på stedet har ingen endnu måttet stoppe en kanalferie, fordi de ikke har kunnet finde ud af selv at komme igennem sluserne.

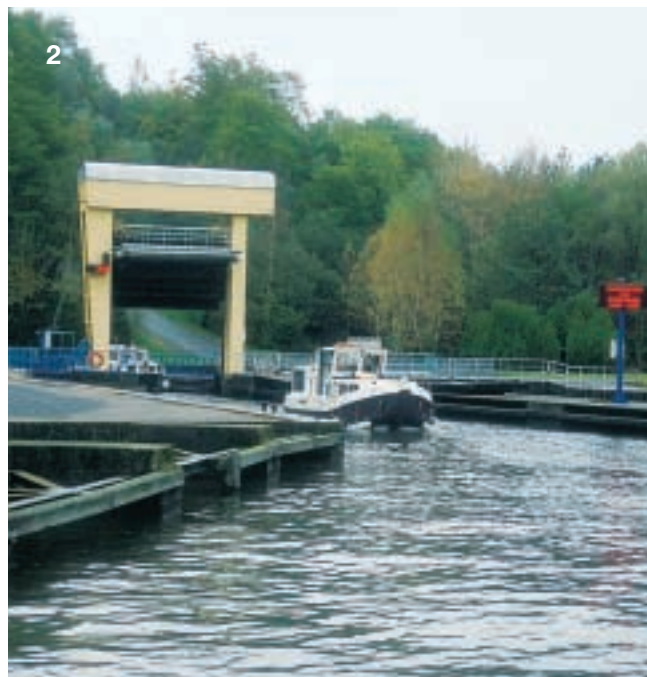
Så zap bare ind på en sluse eller to. Det er nemmere, end det er at forstå vejledningen i, hvordan man rent faktisk gør.

Nancy

Kanalen fører gennem Nancy, hvor vi lægger til i lystbådehavnen. Nancy er en pæn stor by på små 100.000 indbyggere. Nancy fremstår som en juvel af en fransk by. Specielt Place Stanislas er en elegant plads, der er indrammet af de smukkeste og mest harmoniske bygninger, forgyldte gitre og en enkelt triumfbue. Det er en polsk

konge, Stanislas Leszinski, som levede i første halvdel af 1700-tallet, der har givet Nancy sit flotte, monumentale udseende. Han står som statue i midten af Place Stanislas, som er en af Europas smukkeste pladser. Byen har også sporvogne med kun én skinne i midten og gummi-hjul i siderne. Det giver en behagelig let og lydløs kørsel. Efter at have agterudsejlet et par sluser og byen, snor Canal de la Marne au Rhin sig gennem et smukt landskab, hvor vi blandt andet sejler over en akvædukt. I landsbyen Lagarde findes en moderne marina med blandt andet udlejning af både, og med en gammeldags landhandel på havnefronten, hvor det er dejlig nemt at bære provianten ombord.

Så følger fem automatiske sluser – øde og forladte med forfaldne sluseboliger, hvor slusevagterne tidligere boede med deres familier. Enkelte af husene er beboede, men



1. Mange turister tager med passagerbåden ned og op igen for at prøve det.
2. En båd forlader Skibshæveværket efter endt slusning.
3. Karret i skibshæveværket understøttes af 32 hjul, der kører på fire skinner med en maksimum-hastighed af 35 meter i minuttet.

det er folk, der intet har med slusningen at gøre. I øvrigt er der en direkte telefon til en slusevagt ved hver sluse, hvis hjælp er påkrævet.

Efter et par kilometers snorlige kanal er man ved foden af en sluse med et løft på hele 16 meter. Man føler sig meget lille (og alene) i dette kæmpe slusekammer, når sluseporten lukker i. Der er »flydende« forløjningspullerter, det vil sige, at man ikke skal ændre på forløjningerne under slusningen, for pullerterne følger med op og ned. Slusen har afløst fem sluser, hvis sørgelige rester kan ses et par hundrede meter nordvest for denne sluse.

Så følger 46 km kanal helt uden sluser. På den sidste del af dette stræk er kanalen ført gennem to tunneller, først Niderviller Tunnel på 475 meter. Så er der 500 meter i det fri hen til Arzviller Tunnel, der er 2.306 meter lang, og er en ganske speciel oplevelse at sejle gennem. Af gode grunde kan tunnellerne kun besejles i én retning ad gangen, hvilket bliver reguleret med signal. Rødt eller grønt lys ligesom når man kører bil. Tunnellerne er hele vejen igennem elektrisk belyst. Alligevel tænder man bådens projektør, så ventende både kan se, at der er



>>

>>



modgående far-tøj på vej. Årstal-lene: »1839-1849« er indhug-get i stenen over indgangen til den lange tunnel.

Langs den ene væg har tunnellerne fra gammel tid en træksti, der er 1,4 meter bred. I dag er det tilladt også at spadsere igennem, men ikke hverken cykle eller køre på knallert. Da tunnellerne er rørformede, anbefales det kun, så vidt det er muligt, at sejle i midterstykket, hvor frihøjden er størst ca. 5,2 meter. Vanddybden holder 2,72 meter gennem begge tunneller. Da begge tunneller er snorlige, ses en lille, lys prik langt forude – som er lyset for enden af tunnelen. Lige ved siden af indgangen til den store tunnel findes også en separat tog-tunnel.

På den anden side af tunnellerne fortsætter kanalen på en »hylde« i klippemassivet godt tre km hen til denne kanals helt store turistattraktion: Plan Incliné de St-Louise, som er et skibshæveværk, der hæver eller sænker skibene 44,7 meter. Det har blandt andet den fordel, at det både er hurtigere og mere vandbesparende, idet den samme mængde vand bruges hele tiden, og anlægget erstatter hele 17 sluser og indtjener næsten en hel dags sejlads. Det er en fantastisk oplevelse både at bese og afprøve dette Europas eneste tværgående hæveværk, hvor der sejles ind i den ene ende af et stort kar og efter transporten ud af den anden. Man påbegyndte byggeriet af det i 1964, og det blev taget i brug fem år senere.

Selve det 835 tons tunge slusekammer transporteres op og ned på en 108,7 meter lang, skrå bane, som har en hældning på 41 grader. Karret understøttes af 32 hjul, der kører på fire skinner med en maksimumhastighed af 35 meter i minuttet. Hertil udnyttes vægtstangsprincippet, som består af to kæmpekotrævægte, der bevæger sig i

modsat retning af slusekammeret. Disse vægte fyldes med vand, således at der altid er ligevægt, så blot en svag elektromotor har kraft nok til at holde gang i badekarret. Når hæveværket med de to kontravægte er i funktion, fremstiller de oven i købet elektricitet til slusens eget brug. Ved overnatning er det kun tilladt at benytte bassinet neden for hæveværket. Det er i øvrigt også at foretrække frem for oppe, hvor der er et leben af turister, der kommer til stedet for at se hæveværket i funktion.

Vi laver en udflugt til de gamle udrangerede sluser ved at gå hen til og over broen lidt nord for selve hæveværket. Vi finder de tre sidste sluser nr. 15, 16 og 17. Slusehuset, hvor der står nr. 17 på gavlen, rustne halvt åbne sluse-porte, alt sammen noget, der ikke har været i brug siden 1969, da hæveværket tog over. Det er virkelig et stykke historie, der ligger der.

Lutzelbourg

Fra hæveværket er der fire km og fire sluser til en lille landsby, Lutzelbourg, som ligger ideelt i et klippelandskab og byen deles i to halvdele af kanalen. Kirken ligger også lige ned til vandet.

Der er otte sluser til byen Saverne, hvor skuden bliver vendt for at sejle samme vej tilbage til basen i Toul. Kun 51 km fra Strasbourg. Strasbourg må vente til en anden god gang, for det kræver mindst to ugers båd-leje fra Toul og tilbage igen.

Som afslutning på en god sejltur går besætningen – to af hvert køn – på en af Toul's finere restauranter for at smage på det franske køkken. »La Belle Epoque« lige ved bane-gården. Mændene har inviteret damerne på middag.

Der bliver udleveret menukort til os alle fire. Damerne får lov til at vælge, hvilket de gjorde med hjertet, for der er nemlig ingen priser opgivet i deres menukort. Men det er der til gengæld i mændenes, så det var bare at betale og se glad ud.



Man føler sig meget lille i den 16 meter høje sluse, når den er i bund.



Når sulten melder sig, banker man blot et par kotøjer-pløkker i brinken, og fortojer til dem under skafningen, som det at spise hedder på sømandssproget.



Værd at vide:

Bådens indretning. Om læ to sovekabiner med dobbeltkøjer, to toiletter med brusebad og salon med pantry. FlybrIDGE («altan»). Dobbeltstyring i henholdsvis salonen og flybrIDGE. Jeg foretrækker at styre båden fra flybrIDGE, da man derfra har et bedre overblik. Selvom de fleste af bådene er nye, så er der også nogle rigtige badekar og baljer imellem. Og selvom de kan have en vis charme, og såmænd er rummelige nok, så er der mindre patina end slid over dem, og da der ikke er tale om træbåde – men glasfiberbåde – så lægger års brug ikke noget romantisk skær over de flydende hjem.

Bådleje i højsæson: 17.500 dk kr. pr uge. I lavsæson: 11.250 dk pr. uge. Obs: Der findes både billigere og dyrere udlejningsbåde.

Kanalkort: »Waterways Guides« nr. 4 fra Editions du Breil er et fremragende kort, let at aflæse, alle nødvendige informationer er medgivet. F.eks. anlægspladserne er mærket af, og er en god oplysning til planlægningen af turen. Tekst på engelsk, tysk og fransk. Dette kort kan købes hos bådudlejeren.

Kompas og kikkert findes ikke om bord, så det kan anbefales selv at medbringe dette.

Sejlerfaring kræves ikke. Bådudlejerne reklamerer selv med, at det ikke kræver nogen forudgående sejlerfaring at leje en båd. Mange, der lejer, har aldrig prøvet selv at sejle og styre. Det gør man blot opmærksom på ved ankomsten, så vil man få en grundig instruktion, inden man slippes løs alene. Formelt modtager man et tidsbegrænset flodbådscertifikat af udlejeren. Der kræves ikke due-lighedsbevis eller andet højere certifikat for at sejle på de franske kanaler, vel at mærke når man lejer sin båd hos en anerkendt udlejer. Sejler man i egen båd, derimod, kræves et fransk flodbådscertifikat, men det er en helt anden historie.

Vejen til Toul

Tag autocamperen eller campingvognen med og gør transporten ned til båden til en del af turen, som ikke bare noget, der skal overstås. Ved næsten alle bådudlejningsstederne findes gode parkeringsforhold på et aflåst område. Langt de fleste, der lejer både, er selvtransporterende.

I Tyskland ligger campingpladserne dernedad som perler på en snor. Hjemmefra havde vi fået anbefalet DCC Kur-Campingpark Bad Gandersheim i Harzen, hvor alle sanitære faciliteter er helt på toppen; selv lille Fido kan få

sig et hundebad. Det er nok mere en park end campingplads, da den er 90.000 m² stor.

Er man til tennis, minigolf, friluftsskak, ridning, kejlespil, cykling, svømmepøl og meget andet vil det lige være stedet. En rundflyvning kan også arrangeres. Om sommeren er der forskellige muligheder for vandringer og udflugter i Harzen.

Fra Danmark kommer man kørende ad A7, autobanen fra Hamburg mod Hannover, som fortsætter videre sydpå, men drej af ved afkørsel til Seesen, derefter køres ca. 9 km ad B64 i retning mod Bad Gandersheim. Skilte viser derefter vejen til pladsen. Ellers er adressen: Braunschweiger Str. 12, 37581 Bad Gandersheim. Telf.: 05382/1595. Fax: 05382/1599. Åben hele året.

Inden vi kørte over grænsen til Frankrig, tog vi endnu en overnatning. Denne gang i Freizeitcenter Oberrhein ved Rheinmünster, som er en meget attraktiv fritidspark mellem Schwarzwald og Vogesen am Rhein ved Baden-Baden i Tysklands varmeste klima.

Man kommer dertil fra autobahn A5 mod Basel ved at køre ud ved frakørsel Baden-Baden i retning mod Ifezheim, dernæst ad B36 i retning mod Strassburg. Denne plads er ideel for gennemrejse, ferie og afslapning. Tlf.: 07227 2500. Fax 07207 2400.

Overnatning på motorvejenes rastepladser og parkeringspladser er tilladt, men ikke på almindelige landeveje. Dog er det ikke tilladt at telte. Der er ingen regler for teltvogne, men det frarådes, idet disse nogle steder betragtes som telte, og er dermed forbudt.

På hjemturen, efter at have kørt hele dagen, holdt vi spisepause ved restaurant »Pfeferhöhe« i Alsfeld lige ved autobahn nr. 5. Da vi begge kom til at indtage alkoholiske drikke (vin til maden), endte det også med en overnatning der til 70 Euro for et dobbelværelse, så der blev ingen besøg på campingpladser på hjemturen.

Flyv, hvis tiden er knap...

Lux Air flyver direkte til Luxembourg fra Kastrup. Billigbilletter, hvis billetten bestilles mindst 14 dage før, og varigheden skal strække sig ud over en weekend. Lux Air telf.: +45 33 91 60 61. Derfra med tog til Nancy, hvor der er togt skift til Toul. En taxa fra banegården i Toul til basen, der ligger ca. fire km. fra stationen.

Information:

Vi brugte Connoisseur's agent i Danmark, Maritim Camping, Fredensvej 5, Lohals, 5853 Tranekær, Danmark. Tlf.: +45 49 70 00 87, info@maritim-camping.dk 