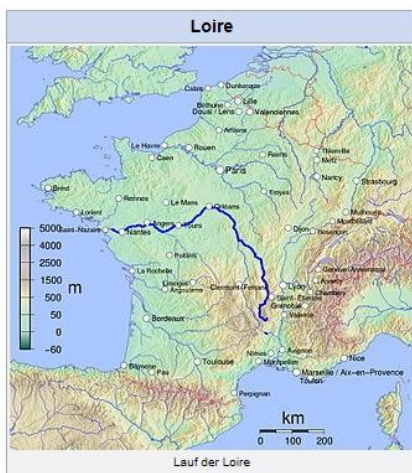


Informationen aus Wikipedia zur Loire:



Daten	
Gewässerkennzahl	FR: ---0000 ↗
Lage	Frankreich, Regionen Auvergne, Rhône-Alpes, Burgund, Centre und Pays de la Loire
Flusssystem	Loire
Quelle	Zentralmassiv, am Mont Gerbier-de-Jonc <small>⊙ 44° 50′ 30″ N, 4° 13′ 7″ O</small>
Quellhöhe	ca. 1408 m ^[1]
Mündung	bei Saint-Nazaire in den Atlantischen Ozean <small>⊙ 47° 16′ 12″ N, 2° 11′ 4″ W</small>
Mündungshöhe	0 m ^[1]
Höhenunterschied	ca. 1408 m
Länge	1004 km ^[2]
Einzugsgebiet	117.480 km ² ^[3]
Abfluss am Pegel Saint-Nazaire ^[3]	MQ 930 m³/s
Durchflossene Stauseen	Lac de Villerest
Großstädte	Orléans, Tours, Angers, Nantes
Mittelstädte	Roanne, Nevers, Blois, Saumur, Saint-Nazaire
Schiffbar	von der Mündung bis Bouchemaine

Die **Loire** (lateinisch: Ligara oder Ligera, okzitanisch: Léger, bretonisch: Liger, veraltet deutsch: Liger) ist der größte der zum Atlantik fließenden Ströme Frankreichs. Sie entspringt im Zentralmassiv, am Mont Gerbier-de-Jonc, fließt von dort nordwärts durch Roanne und Nevers, ändert bei Orléans ihre Richtung, fließt weiter durch Tours in Richtung Westen, passiert Nantes und mündet schließlich nach einer Gesamtstrecke von 1004 Kilometern bei Saint-Nazaire in den Atlantischen Ozean. Unterhalb von Nantes ist die Loire bereits den Gezeiten ausgesetzt und bildet einen rund 30 Kilometer langen Mündungstrichter. Nach ihr wurden zahlreiche Départements benannt: Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Indre-et-Loire, Loire, Saône-et-Loire und Haute-Loire sowie die Region Pays de la Loire.

Loiretal:

Durch die Länge des Flusslaufes und die bedeutende Abflussmenge hat der Fluss große Auswirkungen auf die Gestaltung des Loiretales und die Umweltbedingungen für seine Bewohner. In den Jahren 1856, 1866 und 1910 richtete das Hochwasser der Loire großen Schaden an. Im Oberlauf wurde die Loire schließlich bei Roanne mehrfach aufgestaut. Im Unterlauf ist die Loire noch heute ein frei fließendes Gewässer, da keine Staudämme oder Schleusen ihren natürlichen Lauf beeinflussen. Durch die große Menge an Geschiebe, das der Fluss transportiert, verändert er ständig sein Aussehen, Sandbänke und Flussinseln werden laufend aufgebaut und wieder verlagert, bieten jedoch ideale Lebensbedingungen für Flora und Fauna. Die Loire durchquert auf ihrem Weg den Regionalen Naturpark Loire-Anjou-Touraine.

Wegen der Schönheit des Tales ließ sich der französische Adel seit dem Beginn der Renaissance im 16. Jahrhundert bevorzugt an der Loire nieder und errichtete prächtige Schlösser. In dieser Zeit trug sich hier ein

Großteil der französischen Politik zu, so dass Paris zeitweise fast provinziellen Charakter annahm.

Im Jahr 2000 wurde das Loiretal zwischen den Städten Sully-sur-Loire und Chalonnes-sur-Loire wegen der Naturlandschaft und der zahlreichen Schlösser zum Weltkulturerbe der UNESCO erklärt.

Die Bewohner des Loiretales, die sich nach der bretonischen Bezeichnung des Flusses auch gerne Ligériens nennen, feiern alle zwei



Jahre in Orléans und anderen teilnehmenden Orten das Festival de Loire (siehe Weblinks).

Schifffahrt:

Früher war die Loire eine wichtige Achse der Schifffahrt und des Güterverkehrs, heute ist sie nur noch von der Mündung bis Nantes für größere Schiffe benutzbar. Oberhalb von Nantes bis zur Einmündung der Maine, bei Bouchemaine, wird sie von Ausflugsschiffen befahren, im übrigen Verlauf findet man nur noch Fischer und Wassersportler. Wegen ihrer eingeschränkten Schifffarbarkeit wird die Loire von schiffbaren Kanälen begleitet: dem Canal de Roanne à Digoin zwischen Roanne und Digoin und dem Canal latéral à la Loire (deutsch: Loire-Seitenkanal) zwischen Digoin und Briare.

Wirtschaftliche Nutzung:

Das durch den Fluss gebildete Mesoklima begünstigt die landwirtschaftliche Nutzung des Loiretales. Von besonderer Bedeutung sind die Weinanbaugebiete am Fluss, die in der Dachmarke Weinbaugebiet Val de Loire zusammengefasst sind. In den Ballungszentren haben sich viele Industriebetriebe niedergelassen, die die Wasserkraft und Transportmöglichkeiten auf und an der Loire nutzen. Entlang der Loire stehen vier Kernkraftwerke, die von der französischen Gesellschaft Électricité de France (EDF) betrieben werden: Belleville, Dampierre, Saint-Laurent und Chinon. Sie nutzen den Fluss zur Abkühlung.

Fortsetzung des Berichtes:

Wir haben den Stellplatz auf Quiberon um 8:35 Uhr verlassen. Der heutige Tag ist ein „Fahrtag“. Wir müssen „Kilometer gewinnen“, Besichtigungen sind daher nicht geplant.





Informationen aus Wikipedia zur Pont de Saint Nazaire:

Saint-Nazaire-Brücke	
Nutzung	Straßenbrücke
Querung von	Loire
Konstruktion	Schrägseilbrücke
Gesamtlänge	3356 Meter
Längste Stützweite	404 Meter
Konstruktionshöhe	131 Meter
Fertigstellung	1974
Freigabe	18. Oktober 1975

Die **Saint-Nazaire-Brücke** (frz.: Pont de Saint-Nazaire) ist eine über den Fluss Loire führende Schrägseilbrücke zwischen Saint-Nazaire und Saint-Brevin-les-Pins an der Westküste Frankreichs. Die Brücke befindet sich an der Mündung der Loire in den Atlantischen Ozean. Die 1974 erbaute Brücke wurde am 18. Oktober 1975 für den Verkehr freigegeben und war damals die Schrägseilbrücke mit der weltweit größten Stützweite. Das Bauwerk ist Teil der Route départementale RD 213 („Route Bleue“) und wird als Straßenbrücke genutzt.

Beschreibung und Daten:

Der Brückenzug ist 3356 Meter lang. Die Hauptbrücke ist bis auf die Pfeiler eine Stahlkonstruktion. Sie hat eine Länge von 720 Metern und ihre Spannweite beträgt zwischen den beiden Pylonen 404 Meter. Die beiden Seitenfelder besitzen Feldweiten von jeweils 158 Meter. Für Schiffe beträgt die maximale Durchfahrtshöhe 61 Meter bei Tideniedrigwasser, die Fahrbahn liegt dabei in 67 Meter Höhe. Die beiden rot-weiß angestrichenen Pylone aus Stahl stehen auf Stahlbetonpfeilern und erreichen bei einer Länge von jeweils 68 Meter eine Höhe von 131 Meter über Tideniedrigwasser. Sie verlaufen A-förmig von der Fahrbahnplatte bis zur Spitze. Der Fahrbahnträger der Brücke, ein 14,8 Meter breiter und bis zu 3,4 Meter hoher Stahlhohlkasten, wird durch je 18 büschelförmig zur Spitze der Pylone gespannte Schrägseile gehalten. Die Durchmesser der Seile betragen 72 Millimeter bis 105 Millimeter.

Die Hauptbrücke wird von einer nördlichen und einer südlichen Rampenbrücke mit dem Festland verbunden. Die insgesamt 52 Stützpfeiler haben einen Regelabstand von 50,70 Meter. Diese Vorlandbrücken wurden als sogenannte Balkenbrücken errichtet, wobei für den Überbau Fertigteile aus Spannbeton verwendet wurden.

Die aus Stahl bestehende Hauptbrücke ist hellblau angestrichen. In den Jahren 1998, 2002 und 2004 wurden immer wieder Schrägseile der Brücke ausgetauscht und zuletzt wurde der Anstrich erneuert.

Verkehr

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Brücke beträgt 70 km/h. Die Benutzung kann aufgrund der Windverhältnisse für bestimmte Fahrzeuge zeitweise untersagt werden. Die Fahrbahn ist in drei Fahrstreifen unterteilt, von denen zwei aufwärts und einer abwärts führen. Ein Fahrstreifenwechsel vollzieht sich in der Mitte der Brücke. Die Brücke mit ihren bis 5,6 Prozent steilen Rampen ist für den Fahrradverkehr freigegeben. Ein abgetrennter und ausschließlich für Radfahrer vorgesehener Radfahrstreifen ist jedoch nicht vorhanden.

Fortsetzung Bericht:

Wir überqueren die Loire in der Nähe der Mündung in den Atlantik auf der bekannten Pont de Saint Nazaire.







Nicht weit nach der Brücke halten wir im kleinen Ort Ville de Paimboeuf zu einer Kaffeepause.

La cale du Grand fer à cheval et les quais

À l'aube du XIX^e siècle, la construction d'un quai en aval du môle déjà construit est lancée. Les travaux sont engagés à partir d'un plan signé en 1806 par l'ingénieur Duboys-Dessauzais : un quai oblique interrompu au centre par une grande cale en forme de fer à cheval devant laquelle vous vous trouvez.



La cale du Grand fer à cheval - Collection L. Houis

Cette remarquable cale, a été partiellement recouverte par deux réalisations postérieures : la construction du quai des Messageries utilisé comme embarcadère pour la ligne Nantes-Paimboeuf-Saint-Nazaire (plan Ogé, 1833) et l'élargissement du quai Sadi Carnot en 1883.

Le transport des passagers et des marchandises était assuré depuis 1822 par bateau à vapeur.

Long de 190 mètres, le quai Sadi Carnot, sur votre droite, est déclaré d'utilité publique en 1871. Ce quai répondait aux besoins des usagers du port qui réclamaient, en vain, un quai vertical pour faciliter les manutentions.



Le quai vertical - Collection L. Houis

Il permettait d'abandonner l'ancrage des navires au large et, reporté au plus près du chenal, il déjouait les contraintes imposées par les marées. Achievé en 1883, il est bientôt relié par une voie ferrée au réseau du Pays-de-Retz.



Parcours d'interprétation du patrimoine de Paimboeuf









Von der Ortschaft geht es weiter immer möglichst entlang des Flusses. Bei einem Einkaufsstopp erwerben wir frische Fische, welche heute Abend in der Pfanne landen sollen.



Die Siedlungen verändern sich. Die typischen Häuser der Bretagne mit den zwei Kaminen an den Stirnseiten sind wieder verschwunden.





Um 11:10 Uhr halten wir an einem schönen Platz am Flussufer und halten dort unsere Mittagsrast.





Um 12:20 Uhr verlassen wir diesen Platz und streben ohne Verzug dem geplanten Stellplatz bei Treves zu.







Informationen zum Stellplatz bei Treves von www.promobil.de:



**Chênehutte-Trèves-Cunault
Aire de Stationnement Camping-cars**

N 47°19'36" W 00°11'41"

Adresse

Rue Beauregard
OT Cunault
49094 Chênehutte-Trèves-Cunault
Frankreich - Pays de la Loire - Maine-et-Loire

Telefon

0033/241679049

Telefax

0033/241679194

E-Mail

chenehutte.treves.cunault@wanadoo.fr

Homepage

www.chenehutte-treves-cunault.fr

Beschreibung

Gebührenfreier Stellplatz für 12 Mobile am Ufer der Loire. Etwas abgelegene Lage außerhalb des Ortes. Ebener Wiesenuntergrund, beleuchtet. Restaurant und Lebensmittelladen in Ort ab 1 km. Ganzjährig nutzbar.

SERVICES AUF DIESEM STELLPLATZ

Strom	Ja
Mobile über 8 Meter	Ja
Wasser	Ja
WLAN Hotspot	Nein
Entsorgung	Ja
Chemie-WC-Entleerung	Ja
Dusche	Nein
Tiere	Ja
Anzahl Stellplätze	12
Art der VE-Anlage	Euro-Relais-Maxi-Anlage mit Bodeneinlass.
Gebühren	kostenloser Stellplatz, Strom und Wasser gegen Jetons.

Anfahrt

D 952 Angers-Saumur, in Gennes über die Loire-Brücke fahren, dann weiter Richtung Saumur. Der Stellplatz liegt zwischen Cunault und Prébant direkt an der D 751.

Weitere Informationen zum Stellplatz

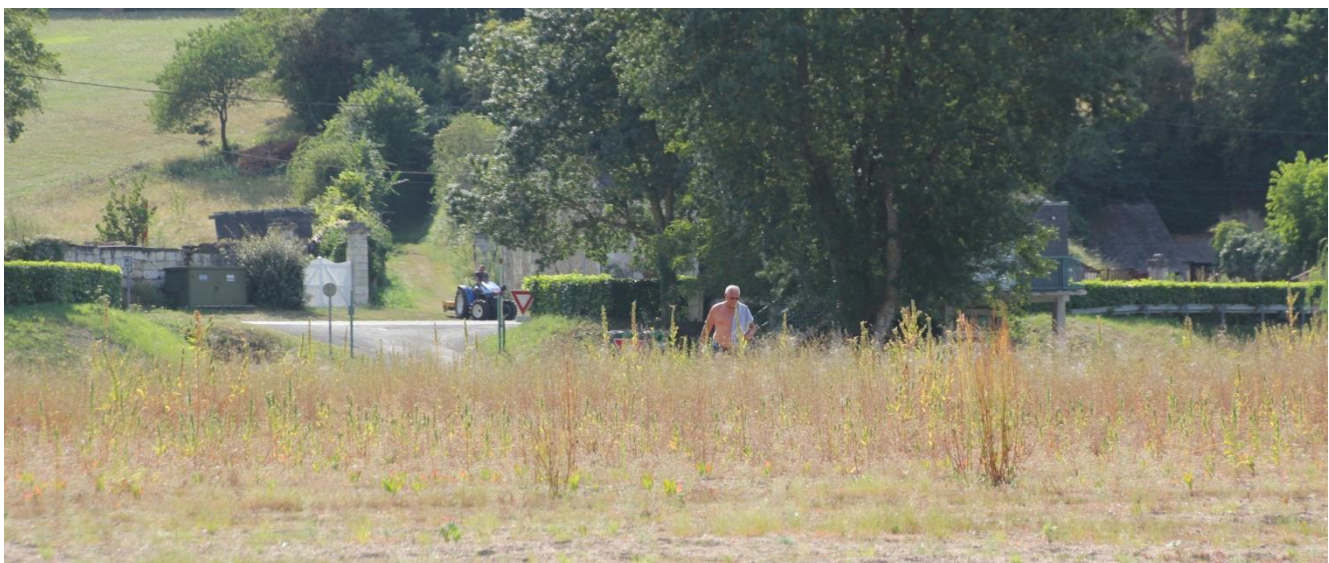
Mairie, Telefon 0033/241679049, E-Mail chenehutte.treves.cunault@wanadoo.fr, www.chenehutte-treves-cunault.fr

- [Camping Grünewalder Lauch](http://www.themencamping.de) [→](#)
direkt am See, Mietunterkünfte, Fasshütte
Wohnmobilstellen Restaurant
- [5-Sterne-Camping](http://www.hegau-camping.de) [→](#)
zw. Bodensee und Schaffhausen Hallenbad,
Badezimmer am Stellplatz
- [Schöne Winterwanderungen](http://magazin.biking-biking.com/Wandern) [→](#)
Traumhafte Wanderungen in der
Steiermark und in Slowenien finden!
- [mgm Easycamp](http://www.easycamp.info) [→](#)
Branchensoftware für Campingplätze
(Buchungen, Meldewesen, Mailimport) [Datenschutzzinfo](#) [▷](#)

STELLPLATZFINDER MOBIL LIFE

Fortsetzung des Berichtes:

Wir erreichen den Stellplatz an der Loire nach einer Fahrt von 342 km.



„An der Loire“ ist in diesem Fall relativ. Es herrscht anscheinend Trockenzeit und das Wasser ist weit vom Stellplatz entfernt. Alfi, Tino und ich haben dennoch das Bedürfnis zu baden und wir machen uns auf die Suche.



Wir gelangen zunächst zu einem flachen Tümpel, welcher für ein Bad nur bedingt geeignet ist.





Alfi gibt an dieser Stelle auf. Tino und ich marschieren weiter auf der Suche nach dem „Hauptfluss“.





Wir erreichen den Fluss tatsächlich und versäumen nicht darin zu baden. Wie wir feststellen ist die Strömung keineswegs zu unterschätzen. Wenn man den Boden unter den Füßen verliert wird man augenblicklich abgetrieben. Ich kann mit Mühe und Not gegen die Strömung „auf der Stelle schwimmen“.









Heute gibt es einmal mehr ein Festmahl!



