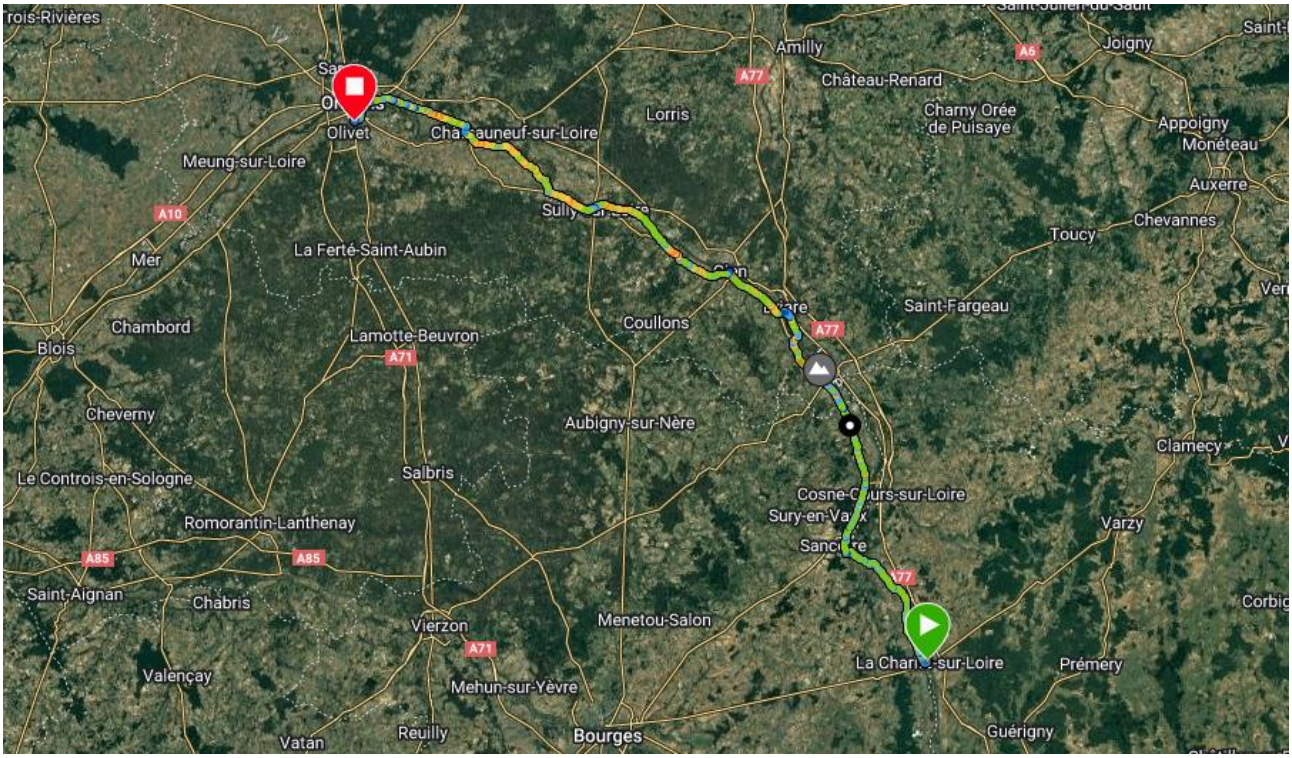
6. Etappe La-Charite-sur-Loire – Orléans Mittwoch, 11.06.2025



Das Frühstück konnte im La Cour du Château, zu Deutsch, Schlosshof, eingenommen werden. Danach konnten die Räder beladen werden und eine weitere Etappe konnte gestartet werden. Über die Pont de la Loire (N151) und bei Sonnenschein wurde die Loire überquert und unmittelbar danach, der Ausschilderung folgend, nach rechts in die D7 abgebogen. Bereits im Jahre 1420 wurde eine erste hölzerne Brücke über die Loire gebaut. Nur 100 Jahre später war die Brücke so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass 1520 der Prior (Klostervorsteher) anordnete, eine steinerne Brücke zu bauen. Es entstand hier die erste nachgewiesene steinerne Brücke über die Loire. Sie bestand aus elf Bögen. In vielen Kriegen wurde die Brücke zum strategischen Streitpunkt. Während der Religionskriege befand sich die Brücke in den Händen der Protestanten und 1577 wurden erstmals zwei Bögen zerstört. Im Zweiten Weltkrieg wurde 1940 durch die französische Armee ein Bogen gesprengt, um den Vormarsch der deutschen Soldaten zu stoppen. Zwei weitere Bögen wurden bei der Flucht der Deutschen 1944 gesprengt. Erst 1955 war die Brücke komplett wiederhergestellt. Heute sind nur noch 10 Bögen sichtbar, da die Erweiterung der Uferbefestigung im Lauf der Zeit einen Bogen zum Verschwinden brachte. Der östliche Teil der Brücke ist historisch und Denkmalgeschützt und wurde mehrfach instandgesetzt. Der westliche Abschnitt wurde im 20. Jahrhundert neu errichtet. Grund war, dass Teile der alten Brücke 1940

Brücke über die Loire bei La-Charite-sur-Loire

Barke Johanna auf dem Canal latéral à la Loire

gesprengt wurden. Beim Wiederaufbau entschied man sich die modernere Konstruktionen an den historischen Bestand anzupassen. Durch das Loire-Tal führt der Weg durch eine schöne Landschaft. Die Sicht auf den Fluss wurde immer wieder durch bewaldete Flächen eingeschränkt. Nach etwa 20 Kilometer wurde Ménétréol-sous-Sancerre erreicht, das am Canal latéral à la Loire liegt. Nach überqueren des Kanals folgte der Radweg und unserer geplanten Strecke in nördlicher Richtung. Bei Belleville-sur-Loire konnten in östlicher Richtung die Kühltürme des Kernkraftwerk Belleville gesehen werden. Ab der nächsten Ortschaft Beaulieu-sur-Loire bis nach Châtillon-sur-Loire ist der Weg entlang dem Kanal teilweise unbefestigt, so wurde dieser Abschnitt auf der wenig befahrenen D951 zurückgelegt.

Bei Châtillon-sur-Loire wurde die Loire über die Pont de Châtillon-sur-Loire, eine Hängebrücke, überquert. Die Brücke von Châtillon-sur-Loire verbindet den südlich des Flusses liegenden Ort mit den nördlich gelegenen landwirtschaftlichen Gebieten und überquert den Loire-Seitenkanal und die Loire. Den Abstecher auf die östliche Loire-Seite hat den Grund, dass die Tour im weiteren Verlauf über die Kanalbrücke Briare geplant ist. Auch konnte hier beim örtlichen Supermarkt noch einiges eingekauft werden. In Briare führt die Kanalbrücke Briare des Loire-Seitenkanals über die Loire. Im Bereich der Schleuse de garde la Cognardière ist der Übergang vom Loire-Seitenkanal zum Canal de Briare. Die Brücke gehört zu den Sehenswürdigkeiten, die man entlang der Loire gesehen haben muss. Bis 2003 war diese Brücke die längste Kanalbrücke Europas! Die Brücke kann man zu Fuß oder, wie in unserem Fall, mit dem Rad überqueren. Da es sich um eine Kanalbrücke handelt, können natürlich auch Boote diese Überquerung der Loire benutzen. Die Kanalbrücke wurde von 1890 bis 1896 aus Metall erbaute und wird mit wunderschönen, mit Wappen verzierten Pilastern an jedem Ende gesäumt. Bereits 1881 gab es erste Vorschläge, die Loire mit einer Brücke zu kreuzen. Eine gemauerte Brücke hätte bei Hochwasser wie ein sperrender Damm gewirkt. Somit wurde 1886 entschieden, eine stählerne Trogbrücke auf gemauerten Pfeilern zu errichten. Beim Bau wurde der Kanal am linken Loireufer bis Saint-

Blick zum Kernkraftwerk Belleville

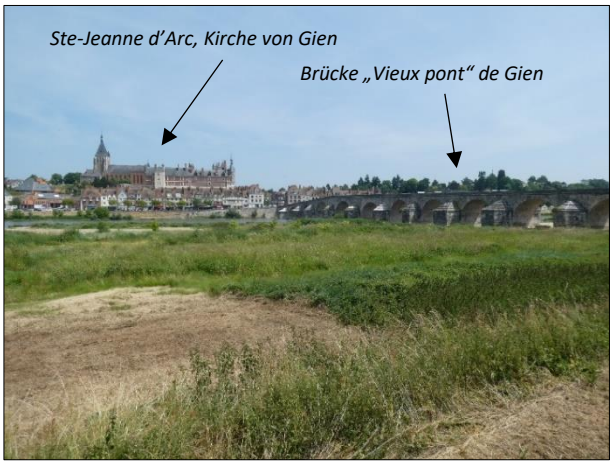
Hafen, Rue du Pont Canal in Briare

Beginn der Kanalbrücke Briare

Blick auf die Kanalbrücke Briare

Firmin-sur-Loire verlängert und auf der anderen Flussseite südöstlich an Briare vorbeigeführt. Hier wurde ein neuer Hafen angelegt, wo die Boote bis zur Freigabe der Überfahrt warten. Die Fundamente und die gemauerten Pfeiler wurden von der Firma Gustave Eiffels errichtet. Die Ausführung der Metallstrukturen wurde dem Ingenieurbüro Daydé & Pillé übertragen. Am 16. September 1896 wurde die Brücke erstmals befahren und am 1. Oktober 1897 endgültig dem Schiffsverkehr übergeben. Um die örtliche Bevölkerung, die der Brücke zunächst ablehnend gegenüberstand, nicht zu verärgern, war bei der Einweihung kein offizieller Vertreter zugegen. Die Kanalbrücke wurde in Höhe des zweiten Pfeilers am 17. Juni 1940 gesprengt, um den Vormarsch der deutschen Soldaten im Zweiten Weltkrieg zu behindern. Am der Instandsetzung wurde die Brücke am 8. August 1941 wieder eröffnet. Das Bauwerk hat eine Länge von 662,69 Meter. Der aus Flussstahl bestehende Trog ist 600 Meter lang, 6,20 Meter breit und 2,20 Meter tief. Er wiegt 13.600 Tonnen, fasst 13.680 Tonnen Wasser und ruht auf 14 Pfeilern im Flussbett sowie zwei gemauerten Widerlagern an der Böschung (rechtes Flussufer) bzw. dem Deich (in Saint-Firmin). Die Brücke liegt 9 Meter über dem normalen Pegel der Loire. Da sich die Länge des Brückentrogs entsprechend der Temperatur verändert, wurde der achte Pfeiler als Fixpunkt gewählt. Beiderseits davon kann die Troglänge jeweils um bis zu 25 cm variieren. Die Kanalbrücke entspricht den Freycinet-Abmessungen. Bei starkem Frost und für Instandhaltungsarbeiten kann der Trog geleert werden, hierfür sind an beiden Trogenden Sicherheitstore angebracht. Beiderseits des Wasserlaufs wurden Treidelpfade angelegt und Lampen aufgestellt, an den Widerlagern stehen je zwei gemauerte Kandelaber. Die 72 Lampen an der Brücke wurden von Anfang an elektrisch betrieben; sie erhielten ihren Strom aus einem unterhalb gelegenen Turbinenhaus. Zu dieser Zeit verfügte die Stadt Briare selbst über keine Elektrizität. Um die Mitte des 20. Jahrhunderts wurden die Pénichen (Frachtschiffe) von Zugmaschinen über die Brücke getreidelt. Seit 1976 steht der Pont-Canal de Briare unter Denkmalschutz. Nach der Überfahrt auf der Kanalbrücke folgte die Strecke auf der rechten Loire-Seite. Bei Gien wurde die Loire überquert, um hier einen kurzen Stopp einzulegen. Auffallend war hier ein weiteres Bauwerk, kurz nach Gien. Das Gien-Viadukt ist eine Eisenbahnbrücke, welche die Loire in den Regionen Loiret und Centre-Val de Loire überquert. Die Brücke war Teil der Eisenbahnstrecke Gien – Argent, von der heute nur noch der Abschnitt Gien–Poilly-lez-Gien für den Gütertransport in Betrieb ist. Mit einer Gesamtlänge von 1.832,20 Metern besteht es tatsächlich aus drei Bauwerken: einem Mauerviadukt am linken Ufer mit einer Länge von 1.198,20 Metern, einer Fachwerkbrücke über die Loire, deren Länge 361 Metern

Blick auf den aus Flussstahl bestehende Trog



Blick zurück auf Gien

Viaduc de Gien

beträgt und einem Mauerwerksviadukt am rechten Ufer mit einer Öffnung von 273 Metern. Zum Zeitpunkt seiner Errichtung war dieses Bauwerk eines der drei längsten Bauwerke der Welt. Die Loire macht auf dem Weg bis nach Saint-Denis-de-l'Hôtel immer wieder größere Bögen. Diese wurde jedoch so nicht gefolgt, da der Radweg hier auch nicht immer rennradtauglich ist. Bei Sully-sur-Loire befindet sich das Château de Sully-sur-

Loire bei Sully-sur-Loire

Wasserschloss Sully-sur-Loire

Loire, ein Wasserschloss. Das Schloss zählt zu den Schlössern der Loire und wurde gemeinsam mit dem Tal der Loire im Jahr 2000 von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen. Es befindet sich unweit der Loire. Das mittelalterliche Schloss war einst Sitz des 1. Herzogs von Sully. Die hervorragend erhaltene mittelalterliche Architektur ist von einem Wassergraben umgeben. Ein großer Park lädt zum Genießen ein. Das Renaissance-Schloss wurde ursprünglich im 14. bis 16. Jahrhundert erbaut. Eine lange Geschichte ist mit dem Schloss verbunden. Die feste Burganlage mit ihren Türmen und Zinnen zieht die Blicke der vorbeiradelnden Urlaube an. Das Wasserschloss gehört zu den

alten Fliesenfabrik Ortsende von Guilly

Pont George V in Orléans

bedeutendsten Schlössern an der Loire und beherbergt heute Ausstellungen und kulturelle Veranstaltungen. Wer Zeit mitbringt erhält einen Einblick in die Adelspraxis der Renaissance. Nach einem kurzen Rundgang wurde die Fahrt fortgesetzt. Ein letzter Seitenwechsel vor Orléans erfolgte bei Saint-Denis-de-l'Hôtel. Unsere Übernachtung lag im südlich von der Loire gelegenen Teil der Stadt, was natürlich nochmals eine Querung der Loire notwendig machte. Über die vierspurige Pont René-Thinat wird der Fluss überquert. Die Brücke hat einen separaten Radweg, der Radfahrern eine sichere Überquerung der Loire ermöglicht. Am Abend waren wieder einmal 147,53 km mit 386 Höhenmeter zurückgelegt. Die Zeit vom morgendlichen Start bis zur Zielankunft betrug 8:12:12 Stunden. Die reine Fahrzeit war 5:43:13Stunden und somit wurde die Tagesetappe mit einer Ø Geschwindigkeit von 25,7 Kilometer in der Stunde zurückgelegt. Ein Spaziergang in den nördlichen Stadtteil, der auch an der Kathedrale vorbeiführte, beendete den Tag. Der Rückweg führte über die Pont George V. Diese Brücke ist 325 m lange und 15,20 m breit und als Bogenbrücke mit neun Korbbögen erbaut worden. Die Brücke wurde im Jahre 1760 eröffnet.