

Hans Kouwenberg

VRACHT VAREN MET DE NOORDERZON...

**Een verslag van het avontuur van twee 'landrotten'
aan boord van een heus binnenvaartschip,
waarmee ze lading van Nederland naar Frankrijk vervoerden.**

Inhoudsopgave

Woord vooraf.....	3
Binnenschippers en wat eraan vooraf ging	4
Laden.....	10
De eerste kilometers	14
Het buitenland	20
Formaliteiten	22
Freycinet.....	23
Schutten	28
Tunnels, keersluizen en smalle bruggen	33
Vorbij Inor.....	36
Klein, kleiner, kleinst	40
Remplaçant.....	44
Van de Marne naar de Rijn	47
Over de Moezel en ... OP naar de top	51
De ene ramp na de andere	57
Verslapen.....	63
Adieu Maria	67
La Petite Saône	71
Bijna terug in groot vaarwater	76
La Grande Saône	80
Gelost – geboend - geladen	85
Zo blauw... Zo blauw.....	90
De zee.....	95
Tot een goed einde... en het begin van TIEN jaren voldoening	100

Woord vooraf

Iedere jongen heeft er ooit wel van gedroomd om in plaats van in zijn personenautootje een keer achter het stuur te kunnen zitten van een heuse, levensgrote vrachtwagen. Zo'n wegmonster, waarin je gelijk de heer van de autowegen wordt. En iedere jongen heeft ooit zijn brommertje willen inruilen voor een racemotor.

Als die jongen dan, eenmaal volwassen, leert varen met een sloep of jacht, en hem wordt gevraagd of hij het leuk zou vinden eens een écht binnenvaartschip te besturen, dan zal het antwoord meestal een enthousiast "ja, gaaf!" zijn. En inderdaad zullen de meeste mensen het "vet" vinden als ze, onder het toezicht van een beroepsschipper, voor het eerst proberen om het enorme gevaarte waarop ze achter het roer staan in de juiste koers te houden. En als dat dan ook nog min of meer lukt, dan is de vreugde groot.

Dit boek beschrijft de avonturen van twee jongens die, na een korte maar heftige leerschool aan boord van een klein varend woonschip, hun status van "watersporter" definitief verruilen voor die van "binnenschipper", met alle perikelen die zich daarbij aan hebben gediend. Het is het ultieme verhaal van het verwezenlijken van een jongensdroom. Maar het is óók het verhaal van de ontdekking, dat het leven van een binnenschipper fundamenteel verschilt van het leven "aan de wal", en dat dit door de andere "walbewoners" niet of maar beperkt wordt begrepen.

In de vijfentwintig jaar, dat de auteur te maken had met de beroepsmatige binnenvaart (eerst tien jaar als "beginnend schipper", en daarna nog vijftien jaar als ondernemer in scheepvaartsoftware, inclusief alle contacten met de branche en met Rijkswaterstaat en het Ministerie van Verkeer) heeft hij een heel eigen kijk gekregen op de verschillende kanten van het leven op een binnenschip, én op het totale gebrek aan kennis daarover, dat hardnekkig zorgt voor een bedroevende behandeling van diezelfde binnenvaart door de betrokken overheden.

In die vijfentwintig jaren is het kleine binnenschip vrijwel uit het "rivierbeeld" verdwenen en zijn miljoenen euro's verspild aan zinloze experimenten (het Engelse woord "pilot" kan bijna één op één worden vertaald met "zinloos experiment") die zogenaamd het vervoer over water zouden moeten ondersteunen, zonder uitzondering opgezet en uitgevoerd door mensen die moeite zouden hebben de voor- en achterkant van een schip uit elkaar te houden. Er is regelgeving gekomen, die zijn doel voorbijschiet. Er is marktwerking ingevoerd, die een paar voorspelbare consequenties "over het hoofd heeft gezien" met funeste gevolgen. Er is, kortom, weinig vooruitgang geboekt in de rentabiliteit van (met name de kleinere) scheepvaart, integendeel. En het is niet zeker, dat dit boek daar iets aan zal kunnen veranderen.

Voor de liefhebber van (kleinere) vaarwegen, die misschien zelf watersporter of toervaarder is, is dit boek een bron van wetenswaardigheden over het verleden en heden van de vaarwegen en over de rol die die vaarwegen hebben gespeeld voor het vervoer. En passant leert de aandachtige lezer ook heel veel over de soms precaire en lastige verhouding tussen beroeps- en pleziervaart, en hoe die met heel weinig moeite een stuk gemakkelijker en plezieriger kan worden.

Maar bovenal beschrijft het boek een avontuur, dat de twee hoofdrolspelers zijn aangegaan, en dat hen géén windeieren heeft gelegd. Plannen in die richting? Gewoon doen!

Binnenschippers en wat eraan vooraf ging....

Daar gaan we dan: voor de allereerste keer met ons eigen binnenvaartschip naar onze laadplaats in de Laurens haven in Rotterdam. Op weg om 250 ton (twee honderd en vijftig duizend kilo!) te laden van een spulletje, dat 'Vermiculite' wordt genoemd in de papieren van de bevrachter; we hebben geen idee wat het is. En met die 250 ton Vermiculite moeten we vervolgens van Rotterdam naar Lyon. Dat is een kleine 1200 kilometer varen. Met niet minder dan 225 sluisen!



De route van de "Noorderzon" van Rotterdam naar Lyon...

Geen zinnig mens zal ooit op het idee gekomen zijn om “uit het niets” binnenschipper te worden. De meeste mensen schieten al behoorlijk in de stress als ze een klein jacht heelhuids de haven in moeten varen of ermee door een sluis moeten. En niet zelden gaat het daarbij ook behoorlijk mis: het ene been nog aan boord, het andere al op de wal, en daar gáát de net aangetrokken verschoning! Dus als het met zo’n klein, overzichtelijk bootje al niet lukt, waarom dan hetzelfde geprobeerd met iets wat vijf keer zo lang, twee keer zo breed en zelfs ongeladen al tien keer zo zwaar is?

In ons geval is deze waanzinnige onderneming het gevolg van een reeks toevallige omstandigheden. We hebben ooit een woonschip gekocht in Amsterdam, zonder de bedoeling daar ook mee te gaan varen. Maar bij het overhandigen van de sleutels meldde de verkoper langs zijn neus weg: “O ja, voor ik het vergeet te zeggen, de motor doet het nog, hoor!” En omdat het bloed kruipt waar het niet gaan kan – en ook omdat nog niemand in die jaren ooit van vaarbewijzen had gehoord – werden op zekere dag, uit pure nieuwsgierigheid, de “trossen” losgegooid. Al kwam dat toen nog neer op het uit de knoop proberen te krijgen van een bijna onontwarbare kluwen touw-resten, waarmee het woonschip bijna “aard- en nagelvast” aan de parkeerreling van de Amstel in Amsterdam was vastgebonden. Want een fatsoenlijke knoop in een tros leggen was ons immers nooit geleerd...

Toen de wind eenmaal vat kreeg op dat scheepje, bleek het veel sneller dan voorzien naar de overkant van de rivier te bewegen. Niet dat we het daarheen stuurden, nee, het woei gewoon naar de overkant! De rondvaartboten in de buurt toeterden luid en lang. We dreven nét voor een enkel zwaar geladen zandschip langs, maar dat toeterde niet eens. De zandschipper dacht vermoedelijk: “Je doet maar wat je niet laten kan”. Het enorme schip passeerde ons op vijf centimeter, overigens zonder ook maar één seconde gas terug te nemen.

Natuurlijk draaiden wij heftig aan het roer. Ook sloegen we veelvuldig voor- en achteruit met de schroef. Géén van onze handelingen leek ook maar het minste effect te hebben op de richting waarin ons schip dreef. Uiteindelijk kwamen we tot stilstand tegen het woonschip, dat doorgaans onze overbuurman was. Om daar nog weer weg te komen bleek uren lang onmogelijk: de wind had zijn zinnen erop gezet dat we voortaan aan de westkant van de Amstel zouden wonen in plaats van aan de oostkant.

Pas na tientallen verwoede pogingen lukte het uiteindelijk om het scheepje weer bij de ongeruste overbuurman weg te krijgen. Maar van terug naar onze ligplaats varen bleek nog geen sprake. In plaats daarvan dreef het scheepje – maar nu achteruit – door de Amstelschutsluis. Geen van onze pogingen om het vaartuig onder controle te krijgen had succes.

Op de Amstelsluizen gold destijds een aanmeldplicht voor passerende scheepvaart. En al was het dan ook tegen wil en dank: wij wáren passerende scheepvaart. Daarom stond de dienstdoende sluiswachter met weidse gebaren duidelijk te maken dat we moesten stoppen. Onze enige verzuchting luidde: “Ja, prima, maar hóe dan?” Gelukkig bracht een nog nét om een bolder gehaakt touw uitkomst, zodat we ons havengeld konden voldoen aan de sluiswachter die alleen maar fijntjes opmerkte: “Nog niet zo héél veel ervaring, zeker?”

Om een lang verhaal kort te maken: in de loop van de zestien jaren op het woonschip hebben we, door schade en schande, en ook omdat oefening nou eenmaal kunst baart, langzaam maar zeker geleerd te varen. Je leert begrijpen aan welke wetten van de dynamica een schip gehoorzaamt. En daarna leer je ook een klein beetje wat je daar zelf aan kan doen. Al mocht dat laatste geen naam

hebben: bij een windkracht hoger dan drie was de wind sterker dan de motor, en werd er domweg niet gevaren. Maar het moet gezegd: een scheepje met een motor van nauwelijks 30 Pk en met te weinig diepgang om weerstand te bieden aan de wind is een goede leerschool. Hoe het ook zij, na 16 jaar oefenen, modderen, blunderen en rakelings missen kregen we een vaag idee hoe het eigenlijk moest, zo'n schip besturen.

Een tweede toevallige omstandigheid is een wat slordig geplande carrière: op het moment, dat mijn vriend en ik onze respectieve 'vaste betrekkingen' (aan de wal) een beetje beu beginnen te worden, ontstaat het plan om de kost te gaan verdienen met de exploitatie van een hotelschip. Vrienden van ons deden dat destijds al en zoals veel dingen die ándere mensen doen, lijkt het ons romantisch, afwisselend, vrij en avontuurlijk tegelijk. Omdat wij geen gras over de nieuwe, spannende plannen willen laten groeien, wordt al snel het woonschip in de Amstel ingeruild voor een heus binnenvaartschip, de 'Noorderzon', een zogenaamde 'spits', die dus 'alleen' nog 'even' moet worden verbouwd tot drijvend hotel. En er moeten natuurlijk nog een paar andere kleinigheden worden geregeld: een vaarbewijs moet gehaald, klanten moeten geworven, en er moet worden geleerd hoe de praktijk van zo een exploitatie nou precies in zijn werk gaat.

Nou blijkt dat vaarbewijs nog het minste probleem: een schriftelijke cursus bij het "*Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart*" (kortweg KOFS) levert alle theoretische kennis op die nodig is om zelfs met een schip van 4000 ton of meer te kunnen varen. Voor iemand die middelbaar en zelfs universitair onderwijs heeft genoten mag dat geen probleem zijn, denken we. Nou, dat valt in de praktijk nog tegen: als het eerste (per post ingestuurde) 'huiswerk' retour komt, blijkt het behaalde cijfer maar liefst een twee te zijn. De oorzaak? Ik heb op de vraag "*In de vaarrichting gezien, is stuurboord dan links of rechts*" geantwoord: "*Rechts*". Het juiste antwoord had, volgens de docent, moeten luiden: "*In de vaarrichting gezien is stuurboord rechts*". Omdat ik van geen van de andere vragen de vraag heb herhaald in het antwoord, zak ik dus als een baksteen voor mijn huiswerk....

Nou wil ik niet beweren dat er in de betreffende cursus niets te leren viel, integendeel. Wij wisten natuurlijk niets over het beladen van schepen, over hoe om te gaan met effecten van stroom en wind, over allerlei risico's aan boord en over verkeersregels op het water. Van die zaken is me uit de cursus veel bijgebleven. Men moet ook niet vergeten, dat er in de binnenvaart heel wat specifieke kennis nodig is, bijvoorbeeld om op een juiste manier het gewicht van de lading te bepalen of om te weten welke documenten en vergunningen er nodig zijn voor een transport. Juist met díe informatie heb ik in mindere of meerdere mate mijn voordeel gedaan.

Maar er zit ook zó veel in de cursus, wat je in feite óók met een dosis gezond verstand kan weten, dat ik aan het eind van de cursus mijn theorie-examen met maar liefst een tien haal. Sindsdien ben ik dus formeel bevoegd om een schip te besturen. Dat kan een klein binnenschip, zoals de Noorderzon, zijn, maar gek genoeg óók een duwstel met zes geladen duwbakken waarin 10.000 ton lading zit! Sinds we dat beseffen, kijken we wat meer met argusogen naar dergelijke duwstellen...

Voor het verwerven van de kennis van de exploitatie van het hotelschip roepen we de hulp in van vrienden en kennissen, die al in die 'branche' actief zijn. We monstereën voor één seizoen aan als schipper en matroos-annex-kok op een hotelscheepje. Met die scheepjes, meestal óók omgebouwde vrachtschepen, worden - vaak Duitse - schoolklassen of andere groepen een week lang door Nederland gevaren. In dat ene seizoen willen we met eigen ogen zien wat er zoal komt kijken bij de 'varende-hotel-business'.

Hoewel het idee dat wij voor ogen hebben iets meer het “top segment” van die markt moet zijn, willen we ons proef-seizoen gebruiken om met het dagelijkse reilen en zeilen aan boord van zo’n scheepje kennis te maken. En inderdaad: aan het begin van het seizoen blijkt het leuk, aantrekkelijk, vrij en afwisselend werk. En je publiek is op vakantie en dan is het dus al gauw goed.

Maar aan het eind van het seizoen – waarin óók weken zitten met onophoudelijke regen en de bijbehorende chagrijnige gasten – ontdekken we toch, dat het werk niet alleen maar voordelen heeft. De routes die dergelijke groepen het liefste varen blijken heel vaak dezelfde, zodat je je na een paar weken een soort buschauffeur gaat voelen. De werkzaamheden aan boord worden al gauw een sleur. En het ergste is nog, dat de passie voor het varen, die óns drijft, meestal volledig ontbreekt bij de gasten: die willen alleen maar zo snel mogelijk van de ene discotheek naar de andere gevaren worden, of in het beste geval van het ene museum naar het andere. Dat alles leidt ertoe, dat we wat later in het seizoen steeds moeilijker onderdrukbare neigingen krijgen om de gasten al bij de eerste de beste klacht overboord te zetten of op een sluis achter te laten. Maar goed, dát besef kwam pas NA dat proefseizoen.

Maar er is ook nog de ombouw van het schip. Daarvoor hebben we – achteraf gezien gelukkig - de voorzichtige weg bewandeld: het door ons aangeschafte schip moet twee verbouwingen ondergaan, namelijk het intimmeren en inrichten van het gasten-gedeelte én het slopen en opnieuw intimmeren van de schipperswoning, die wel aan een nieuw interieur toe is. We hebben dus bij hetzelfde bedrijf twee offertes aangevraagd, de eerste voor het verbouwen van die schipperswoning, de tweede voor de (veel verder gaande) werkzaamheden aan het gastengedeelte. De gedachte erachter is: als die eerste verbouwing binnen de gestelde tijd en binnen de begroting lukt, zal het met de tweede ook wel goed komen. Er wordt dus fluks begonnen aan het slopen van de bestaande schipperswoning, die in twee weken zal moeten worden omgetoverd in een nagelnieuw en modern verblijf.

De voorzichtigheid van die aanpak blijkt geenszins overbodig: na zes (!) weken verbouwing is de nieuwe schipperswoning weliswaar (bijna) af, maar het budget blijkt met een factor vier overschreden te zijn. Als we op dezelfde wijze het gastengedeelte van het schip aanpakken, liggen we een héél seizoen stil en bovendien zijn we daarna domweg failliet!

Maar zelfs in die precaire omstandigheden blijkt goede raad spotgoedkoop. Twee andere binnenschippers, een echtpaar dat we in de aanloop naar ons avontuur hebben leren kennen, spellen het voor ons uit: “Jullie hebben een prima schip. Er is aan het ruim nog niks verpest of gewijzigd. Het schip staat nog ingeschreven als vrachtschip, wat gezien de geldende regelingen betekent, dat het al héél veel ‘wachtijd’ op de schippersbeurs (zie kader één) heeft. Je hebt alle benodigde papieren. Ergo: jullie gaan vracht varen!”

Kader één: de schippersbeurs

Tot de eeuwwisseling was het vervoer per binnenschip “gereguleerd”. Dat wil zeggen dat de overheid zich bemoeide met de toewijzing van vracht aan de schepen. De bedoeling was om ervoor te zorgen dat de transportprijzen redelijk zouden blijven en de sector niet ten onder zou gaan aan onderlinge concurrentie als gevolg van overcapaciteit, die men destijds nodig vond om vervoerszekerheid met schepen te kunnen garanderen. Ieder transport werd dus aangeboden op een van de 19 schippersbeurzen of, als het vervoer naar België of Frankrijk betrof, op een van de kantoren van de “Toerbeurt Noord-Zuid”, een soort parallelle beurs, waarvan die in Rotterdam en Amsterdam de belangrijkste waren. Wie het langst leeg (en ingeschreven) was, kreeg de eerste keuze uit het aanbod van transporten (‘reizen’ genoemd). Op een groot bord of scherm verschenen de reizen, waarna de schepen in volgorde van leegkomst werden ‘afgeroepen’. Wie een ‘reis’ wilde aannemen stak eenvoudigweg zijn hand op en kreeg de betreffende reis toegewezen. Die schipper was dan ‘aan de reis’.

Een gezellig etentje – rijkelijk besproeid met grootse wijnen, want het echtpaar voer met hun schip “De Raaf” doorgaans op Frankrijk – is voldoende om ons te laten inzien dat hun suggestie zo gek nog niet is: de lading in een vrachtschip praat niet terug, zodat de neiging om de eigen klanten van boord te zetten zich niet kan voordoen; bovendien is het vaargebied, zeker voor de ‘spits’, het scheepstype waartoe de ‘Noorderzon’ behoort, véél variabeler dan in de – meestal geheel vastgelegde – planning van tochten met passagiers; en omdat je als vrachtschipper het hele schip voor jezelf hebt zolang je onderweg bent, zal het véél meer een gevoel van vrijheid opleveren dan de passagiersvaart, vooral als je reizen aanneemt waarvoor veel vaardagen nodig zijn – zoals richting midden-Frankrijk of verder. Als bij het toetje de wijnsproeier nog altijd wagenwijd open staat, zijn wij al voor de bijl: we zien voor ons hoe we onze vrienden ergens in Frankrijk tegen komen om dan dus bij elkaar langs zij te gaan en dit etentje – inclusief de drank – nog eens dunnetjes over te doen....

Al die zaken bij elkaar – de ervaringen met het woonscheepje, de schriftelijke vaarcursus, het proefseizoen op het hotelscheepje én de harde werkelijkheid van de onbetaalbare verbouwing – lijken nu uit te monden in een ‘lichtelijk gewijzigd project’: we worden geen exploitanten van een hotelschip, nee, we worden binnenschipper, vrachtschipper dus!

Als de kater weer over is, na een dag of twee, zeggen wij het scheepstimmerbedrijf af voor wat betreft de tweede fase van onze voorgenomen verbouwing, ruimen de ‘Noorderzon’ van voor tot achter op, varen naar een wachthaven in de buurt van de schippersbeurs van Rotterdam en schrijven ons daar in. Op dat moment heeft de ‘Noorderzon’ een wachttijd van vele maanden, en omdat het op de beurs zo werkt, dat degene met de meeste wachttijd de eerste keus krijgt uit de aangeboden transporten (‘reizen’ in binnenvaarttermen) staan wij dus vooraan als die reizen worden afgeroepen.

Er worden allerlei transporten aangeboden in de partijgrootte, die wij met de ‘Noorderzon’ zouden kunnen doen (minder dan 350 ton is goed, maar als we naar Frankrijk willen, mag het hoogstens 250 ton zijn vanwege de maximale diepgang in de Franse kanalen). Wij hebben dan al bedacht, dat het

adagio moet zijn: “hoe verder hoe beter”. We vragen driftig advies bij andere schippers van vergelijkbare scheepjes, vooral bij diegenen die ook regelmatig richting Frankrijk varen. Uiteindelijk steek ik mijn hand op bij een afgeroepen reis met ‘vermiculite’ van de Botlek naar Lyon: de eerste sprong in het diepe! We krijgen dus de papieren waarmee we richting de laadplaats kunnen in de Rotterdamse Laurens haven, waar we ons nog diezelfde avond moeten melden. En zo ben je, voor je het goed en wel beseft, ineens een heuse binnenschipper!

Kader twee: GROOT – GROTER – GROOTST

Ook in de binnenvaart is er een tendens naar schaalvergroting. Grote schepen kunnen nu eenmaal méér transporteren dan kleinere, vaak met minder brandstofverbruik per tonkilometer en met een naar verhouding kleinere bemanning. Op zee en op de hoofdvaarwegen zijn schepen daarom véél groter geworden. Maar in de binnenvaart is er één allesbepalende factor, die de schaalvergroting in de weg zit: de doorvaart-afmetingen van sluisen en bruggen. Op meer als de helft van de vaarwegen in Europa zijn die afmetingen beperkt. Daar kunnen dus, ook al zou dat economisch rendabeler zijn, gewoon GEEN grotere schepen varen. En omdat juist die kleinere vaarwegen onnoemelijke hoeveelheden sluisen tellen, is “uitbouw” daar geen optie. Jammer genoeg is er politiek nooit veel oog geweest voor deze samenhang tussen vaarweg en scheepsgrootte, wat heeft geleid tot een rampzalige achterstelling van het ‘kleine schip’ en het vrijwel verdwijnen van het transport met die kleinere schepen – ten gunste van het WEGVERKEER! Zo heeft een kortzichtige neiging naar schaalvergroting op veel plaatsen niet geleid tot groei, maar juist tot krimp van het vervoer over water – in sommige regio’s zelfs tot het volledig verdwijnen ervan!

Voor velen is echter die kleinschaligheid geen handicap, eerder een PLUSPUNT: omdat alles een veel menselijker maat heeft, is ook het hele leven aan boord van een kleiner schip rustiger, relaxter, meer ontspannen. En omdat sluisen meestal niet ‘rond de klok’ bediend worden, is er vanzelf een minder hectisch bestaan als bijvoorbeeld op de jachtige en drukke Rijn.

Laden

Natuurlijk gieren de zenuwen door je keel als je voor het eerst onderweg bent om een schip te gaan laden. Over het schip kijkend vanuit de stuurhut zie je een onafzienbare hoeveelheid zware, zwart geteerde houten luiken, die in het midden op een stalen balk rusten die – zo weet je uit de theorielessen van het KOFs – de schaarbalk heet. Uit diezelfde lessen weet je ook, dat heel dat gedoe er vóór het laden af moet: luiken, schaarbalk en ‘merkels’, de houten balken die aan iedere kant van een luik tussen schaarbalk en ‘dennenboom’ liggen. De dennenboom is wat een landrot de opstaande rand rond de luiken zou noemen. Om te laden moet het schip, met andere woorden, een compleet open ruim hebben. Oftewel: het ‘dak moet eraf’. We nemen ons tijdens het varen naar de Laurens haven voor om morgenochtend eerst eens op ons gemak te bekijken hoe dat allemaal moet. En als we eenmaal in de Laurens haven liggen en bij de opzichter hebben laten weten dat we er zijn, zitten we ’s avonds nog lang te filosoferen over hoe we ervoor kunnen zorgen dat we precies recht geladen worden, dus zonder dat het schip slagzij maakt of voor- of achterover helt. Want uit de verhalen van vrienden weten we intussen, dat je dan “te diep” komt te liggen en dus grote problemen krijgt in de Franse vaarwegen. We nemen ons voor om desnoods de kraanmachinist een fooi te geven als het nodig is dat hij hier en daar een hapje lading weghaalt om het ergens anders weer te laten vallen. Met het hoofd vol zorgen over het onbekende gaan we naar bed.

Midden in de nacht worden we wakker omdat iemand met een hamer of een steeksleutel op het ijzer van de ‘roef’ staat te tikken. We horen: “Schipper, open leggen, we gaan beginnen!” Op de wekker kijkend zie ik dat het vier uur in de nacht is. Mopperend over zo weinig mededogen kleden we ons snel aan en even later stap ik de stuurhutdeur uit. Boven mijn hoofd beweegt zich een enorm gevaarte dat aan de ijzeren kabels van een kraan hangt. Net op tijd besef ik, dat het een reusachtige grijper is, met twee kaken die ieder wel acht meter breed zijn en de helft zo diep. Met dát monster willen ze serieus ons schip gaan beladen! Als ik voor een tweede maal omhoog kijk, zie ik dat de breedte van de enorme bak even groot of misschien wel groter is dan de afmetingen van ieder van de vier ‘vakken’ van ons ruim!

Zo snel als we kunnen beginnen we, voor het eerst in ons leven, de luiken te openen en luik voor luik opzij te leggen, op een stapel op een van de zogenaamde ‘herften’, de stalen dekjes, die in eenzelfde hoek als de luiken naar boven gepunt, om de acht meter of zo de houten luiken onderbreken. Daarop, op die herften dus, rusten op hun beurt de stalen schaarbalken weer. Alles bij elkaar is het een heel bouwwerk en een hele puzzel.

Bij alles wat we doen hangt de enorme schaduw van de reuzen-laadgrijper dreigend boven onze hoofden. En dan blijkt, dat de luiken niet alleen loodzwaar zijn – ze wegen enkele tientallen kilo’s per luik – maar dat het ook nog een heel gedoe is om ze steeds zijwaarts naar het dichtstbijzijnde herft te dragen. Al gauw staat het zweet op ons voorhoofd. Als alle luiken tenslotte opgestapeld op een herft liggen, moeten we vanuit de twee gangboorden ook alle merkels nog weer los tillen en bovenop de stapel luiken leggen, waarna het geheel met een ijzeren beugel moet worden vastgezet voor het geval een grijper er tegen aan zal tikken, want als de luiken en merkels dan los liggen, gaan ze gelijk overboord.

Als de eerste twee stapels opgestapeld en geborgd zijn moeten we nog de schaarbalk opzij schuiven, tot die tegen de dennenboom ligt waar hij met twee haken kan worden vastgehaakt en dan

omgeklapt om aan de buitenkant te komen hangen, dus buiten het bereik van de zwaaiende grijper. Pfff, één 'luikhoofd' (van de vier) is alvast open.

Terwijl wij aan het tweede luikhoofd beginnen, blijkt al snel dat de kraanmachinist niet veel geduld heeft: met een sissend geluid gaat de enorme grijper langzaam open, en een waterval van glinsterende vermiculite-deeltjes dondert van zeven meter hoogte op de houten vloer van het ruim. Dan pas blijkt, dat de grijper niet alleen groot is, maar ook sterk: door het gewicht van de eerste schep vermiculite duikt de 'Noorderzon' ineens een heel stuk achterover! Eén hap is namelijk vele tonnen zwaar. We hebben beiden, staande in de smalle gangboorden, moeite om ons evenwicht te bewaren, en bovendien komt het schip na enkele happen ook zó schuin achterover te liggen, dat we echt bergop moeten ploeteren met de loodzware luiken om die nog op het volgende herft te krijgen. En alsof dat allemaal nog niet genoeg is, realiseer ik me ineens ook nog, dat de volgende grijper met vermiculite toch écht in het volgende ruimvak terecht moet komen, omdat we anders al bij voorbaat te veel lading achterin het schip krijgen. Gelukkig is de kraanmachinist iets ervarener in dit proces dan wij; hij wacht min of meer geduldig tot wij ook het tweede vak open hebben liggen voordat hij de derde grijper in dat vak leegstort.

Kader drie: de luikenkap

Tijdens de eerste reis met de 'Noorderzon' had het schip nog houten luiken, inclusief de hele stalen en houten constructie die nodig was om de luiken te kunnen verwijderen en de 'luikhoofden' open te leggen. In de loop van onze tien jaren met het schip is die houten luikenkap vervangen door véél lichtere aluminium luiken, waarbij alles aan schaarbalken en merkels kon vervallen omdat ieder luik door het profiel zelfdragend was. Die aluminium luiken konden gemakkelijk worden opengelegd door twee personen die ieder in een gangboord het luik konden tillen en het naar het voorschip of achterschip dragen. Rond de eeuwwisseling zijn de meeste schepen uitgerust met zogenaamde 'schuifluiken', grote op de 'denneboom' rollende luikdelen ter grootte van een kwart van de ruimopening, die simpelweg opzij gerold kunnen worden.

Zonder dat ons zelfs maar een seconde rust wordt gegund, gaat het gedoe verder: Peter en ik zeulen met de moed der wanhoop luik na luik opzij, en we slagen er uiteindelijk in de onmenselijk grote grijper steeds een heel klein beetje vóór te blijven. Als tenslotte na de achtste of tiende grijper het glitterende spul van voor naar achter in het ruim ligt, lijkt het – meer door geluk dan door wijsheid, het spul blijkt bijna net zo vloeibaar als water – aardig verdeeld over de lengte van het ruim. Ik heb het altijd aan beginnersgeluk geweten, maar als we wat later die nacht meten, hoe diep het schip aan voor- en achterzijde ligt en of het slagzij maakt, dan blijkt dat we de ideale ligging hebben: precies recht voor wat stuurboord en bakboord betreft, en met het voorschip enkele centimeters dieper dan met het achterschip. Zelden hebben we op latere reizen beter geladen dan die gruwelijke eerste keer. Wel hebben we een paar ton te veel aan lading in het ruim: 253 ton in plaats van de afgesproken 250 ton, maar dat blijkt gebruikelijk: we worden betaald naar rato van het aantal geladen (en geloste) tonnen, dus verdienen we ietsje meer. Het nadeel van de iets grotere diepgang

(het voorschip ligt op 2,04 meter, terwijl de formele diepte van de vaarwegen maar 1,80 meter is!) kunnen we in dat stadium echt nog niet overzien.

Als de enorme grijper wegdraait van boven het schip, wordt vanaf de kade nog wel fijntjes geroepen: “Je moet wel gelijk dichtleggen, schipper, want er mag geen water bij deze lading!” En dus beginnen we, met al gebroken ruggen van het open leggen, te bezien hoe we het geheel het best weer kunnen dicht maken. En al gelijk wreekt zich onze onbenulligheid: nu pas zien we, dat op de onderkant van alle luiken een nummer is aangebracht. Het dringt tot ons door, dat zo’n luikenkap vermoedelijk ook een bepaalde volgorde van openen en sluiten kent, en dat je in ieder geval de luiken weer op dezelfde plaats moet neerleggen waar je ze vandaan hebt gehaald. Ieder geboren schipperskind zou zoiets automatisch goed doen, maar wij, onnozele landrotten, ontdekken pas als het te laat is dat we de luiken misschien wel in een verkeerde volgorde hebben opgestapeld. Uiteindelijk kost het ons meer dan drie volle uren om, na veel passen en proberen, het geheel van schaarbalken, merkels en luiken weer min of meer op zijn plaats te krijgen. Als we tenslotte de luikenkap weer dicht hebben, is het alweer licht en blijken we het grootste deel van de nacht te hebben overgeslagen....

We verleggen eerst het schip een stukje, om onder de laadkraan vandaan te zijn, waar alweer andere schepen wachten om geladen te worden. Provisorisch afgemeerd tegen een wat verderop aan een paar dukdalven afgemeerde duwbak brengen we eerst de rest van het schip weer in orde: we maken de luiken vast met behulp van een staaldraad, die door het oog van elk luik wordt getrokken en dan aan het einde wordt vastgeklemd, en dan rollen we grote zeildoeken, zogenaamde ‘kleden’, over de houten luiken, om er zeker van te zijn, dat er geen druppel water in de lading kan doordringen. Als dat allemaal gedaan is, zet ik de ‘dekwas pomp’ aan en ik spuit met een ferme waterstraal alle in de gangboorden en op het roefdek gemorste vermiculite overboord.

Vermiculite, zo leggen collega’s ons uit, wordt ook wel mica-erts genoemd en het is een gek spulletje. Het bestaat uit minuscule schilfertjes die doen denken aan de glitters die soms in de showbusiness worden gebruikt omdat ze zo glanzen. Het spul blijkt overal in en achter te gaan zitten, als je het eenmaal binnen in je woning hebt, helpt er geen stofzuiger en geen sop-emmer tegen. Inderdaad hebben we de grootste moeite om het kleine beetje, dat tijdens het laden in de stuurhut is gewaaid, daar weer uit te krijgen. En tot vele jaren na die eerste reis zullen we bij schoonmaakacties en bij het schoonspuiten van het ruim nog grote hoeveelheden van die glinsterende rommel tegenkomen. Hoe het ook zij, we nemen er voorlopig genoeg mee als we de meest zichtbare schade hebben weggewerkt.

Pas dan zijn we klaar om, nu geladen, terug te varen naar het centrum van Rotterdam om te zorgen voor voldoende proviand voor onderweg. Tijdens die tocht van ruim een uur merken we, dat een geladen schip véél prettiger vaart dan een leeg schip: de grotere massa vertraagt alle bewegingen, waardoor alle manoeuvres stukken langzamer lijken te gaan, en de diepere ligging brengt de vatbaarheid voor zijwind terug tot vrijwel nul. Na onze ervaringen met het héél windgevoelige woonscheepje is het een genot om te varen met een massieve 250 ton in het ruim.

Als we halverwege de ochtend na die gruwelijke eerste nacht vastmaken in de Rotterdamse Leuvehaven, zijn we meer dood dan levend. Maar dan moeten er nog boodschappen worden gedaan: in ieder geval moet er voldoende voorraad aan boord zijn om de twee opvarenden minstens in leven te houden tot de eerstvolgende gelegenheid om te provianderen. Er worden dus broden, verse en blikgroenten, diepvriesvlees, soepblikken, in vacuüm verpakt broodbeleg, aardappelen, rijst,

pasta, frisdrank, wijn, melk, beschuit en – toen nog – rookwaren ingeslagen in hoeveelheden, die schokkend zijn: een ramp om het allemaal nog aan boord te zeulen, en een grote aanslag op het huishoudgeld. Als alles aan boord is, moeten de ladingpapieren nog worden gehaald – een onbegrijpelijke hoeveelheid documenten waarvan de betekenis ons grotendeels ontgaat – en moet als allerlaatste de auto nog aan boord worden getakeld. Dát hadden we gelukkig al wat vaker geoefend, dus als het tij (de waterstand) in de Leuehaven eventjes gunstig is pakken we met onze luxe autokraan onze Citroen aan de wielen op en zetten hem op het linkerdeel van de luikenkap, nét voor de stuurhut, om er qua uitzicht zo weinig mogelijk last van te hebben. Dan, even voor tweeën in de middag, gooien we voor onze eerste grote reis de trossen los en een paar minuten later lopen we voorzichtig de Leuehaven uit, om ‘bakboord uit’ de Nieuwe Maas op te varen. We zijn onderweg!

De eerste kilometers

Zodra we op de rivier zitten en de ‘Noorderzon’ met een rustig gangetje van zo’n twaalf kilometer per uur door het water ploegt, begint de reis voor het eerst iets van de rust en de romantiek te brengen, die wij ons vooraf hadden voorgesteld. De gruwelen van het open- en dichtleggen en de spanning van het laden zijn al gauw vergeten. Als we via de Nieuwe Maas, Noord, Merwede en de Andelse Maas na enkele uren varen bij Heusden in de Maas zélf uitkomen, die we stroomopwaarts zullen volgen helemaal tot aan het punt waar de rivier niet langer bevaarbaar is, nemen we ons voor optimaal te genieten van de dagen die enkel en alleen met varen voorbij zullen gaan, zonder gedoe met bevrachters, verladers, havenkranen en documenten.

De ‘Noorderzon’ blijkt in geladen toestand een heel fijn varend schip te zijn. Omdat we voorheen eigenlijk altijd met ongeladen of hoogstens licht geballaste schepen hebben gevaren, is de ervaring van de logge massa van alles bij elkaar bijna 400 ton een heel bijzondere. Je moet weliswaar verder vooruit denken, omdat die grote massa bij alles wat je wil doen tijd nodig heeft om te reageren, maar daar staat tegenover dat de wind je niet kan deren en dat je door de diepe ligging in het water een stoere golf door de rivier trekt, die achter het schip een fraai spoor nalaat: het ‘zog’. Om vanuit de comfortabele draaistoel in onze net vernieuwde stuurhut dit schip te controleren is een hele belevenis, dus zitten we het grootste deel van die middag om ons heen te kijken over de rivier en over de uiterwaarden van de Maas: je vaart letterlijk ‘door de mooiste achtertuinen van Europa’ en je hebt tegelijkertijd alles bij je, wat je voor je dagelijkse doen en laten nodig hebt. Om deze romantiek was het ons te doen.



Er is nog meer wat het varen met de ‘Noorderzon’ prettiger maakt dan met al onze voorgaande schepen: de ‘moderne’ uitrusting. Sturen gebeurt niet langer met een roerrad of stuurwiel, maar met een ‘autopiloot’, een klein pookje dat op een statief op de stuurhutvloer staat zodat je het overal neer kunt zetten waar je wil sturen. Verbonden met dat pookje is een zogenaamde ‘bochtaanwijzer’, een zware giro-tol die de bewegingen en de draaiing van het schip meet. Daardoor kan het slimme pookje zelf vaststellen, of de bocht die je wil sturen ook feitelijk wordt ingezet. De vele kleinere correcties met het roer, die bij een ‘handgestuurd’ schip nodig zijn, worden volledig automatisch door het pookje uitgevoerd. Dat maakt het varen weliswaar iets saaier, maar ook een stuk minder inspannend. Je kan zelfs af en toe een paar tellen achter het roer vandaan lopen om iets te pakken; als je maar op tijd terug bent om de koers zodra het nodig is weer te corrigeren.

Behalve die autopiloot is de ‘Noorderzon’ bovendien uitgerust met een ‘boegschroef’ of ‘kopschroef’. Dit in de ogen van veel geboren schippers overbodige hulpmiddel – het dient immers alleen maar voor het oplossen van problemen, waar een échte schipper nooit in terecht zal komen – bestaat uit een in het voorschip ingebouwde schroef, die met behulp van een ronddraaiend stelsel van water-in- en uitlaten gebruikt kan worden om de boeg, de kop van het schip dus, bij te sturen. Juist omdat wij geen échte schippers zijn, zijn we maar wát blij met deze hulp: iedere keer als we door een verkeerde inschatting of een slecht uitgevoerde manoeuvre het schip een andere richting op zien gaan dan de bedoeling was, kunnen we met een druk op de knop en een tweede ‘pientere pookje’ gewoon de kop van de ‘Noorderzon’ terug in de goede richting duwen. O, als we dit toch eens hadden gehad op ons

oude woonschip, wat hadden we dan onszelf veel flaters en modderfiguren kunnen besparen! Wel stellen we vast, dat de behoefte aan de boegschroef aanzienlijk kleiner is nu we geladen, stabiel en diep in het water liggen. En dat is maar goed ook, want bevriende schippers hebben ons er al voor gewaarschuwd dat we de boegschroef in Frankrijk beter niet kunnen gebruiken: het schijnt daar zó ondiep te zijn, dat de modder van de kanaalbodem door de schroef heen gezogen zou worden! Hoe het ook zij, we zijn blij met dit hulpmiddel dat in voorkomende gevallen ons tekort aan stuurmanskunst kan ondervangen.

Een derde hulpmiddel is de mogelijkheid van communicatie met andere schepen en met bruggen en sluisen: de marifoon (of liever gezegd: marifoons, want de 'Noorderzon' had er maast liefst twee). Als varende woonschip was je – zeker in de tijd lang vóór de komst van de mobiele telefoon – altijd afgesneden van alle contact met de bewoonde wereld, en dus ook met brug- en sluiswachters met wie je uitsluitend kon communiceren door éérst aan te leggen, dan naar hun bedieningshuisje te lopen en pas dáár te onderhandelen over het openen van de brug of het schutten. In de 'Noorderzon' pak je voor een brug of sluis de marifoon, je meldt je simpelweg aan met je scheepsnummer en voor je het weet gaat de brug open of krijg je een plaats in de sluis toegewezen. Als beroepsschipper krijg je automatisch – verdiend of niet verdiend - de status van 'erkend en belangrijk vaarweggebruiker'. Als watersporter is dat veel minder het geval. Dat feit, en de mogelijkheid van directe communicatie, maken sluis- en brugpassages met de 'Noorderzon' tot prettige afwisselingen tijdens het varen. Bruggen en sluisen zijn daarmee niet langer de frustrerende en soms tenenkrommende procedures die we ons van het woonschip herinneren.

Bij al die moderne gemakken komt dan nog de fonkelnieuwe woning in de 'Noorderzon', waar dankzij keuken en koelkast voortdurend koffie, thee en versnaperingen voorhanden zijn en waar drinkwater en elektriciteit (uit watertank en omvormer of generator) een niveau van comfort verzekeren dat niet onder doet voor dat van een rijtjeshuis.

Dat alles ervaren we als de eerste honderd kilometer vaarwater onder de 'Noorderzon' doorglijden, en we zijn intens gelukkig. Het zachte brommen van de Scania dieselmotor, beneden in de machinekamer, en het gekwetter en gekwek dat uit de marifoonluidspreker komt zijn de enige geluiden die tot ons doordringen. Aan die motor wen je, en die marifoon kun je zachter zetten....

Als het tegen zevenen loopt, beginnen wij de vermoeienissen van de gemiste nacht en van het vele sjouwen te voelen, dus besluiten we uit te kijken naar een mogelijkheid om vast te maken voor onze eerste nacht onderweg. We hebben geen zin in een van de typische binnenvaart-ligplaatsen, omdat daar altijd gedoe is over wie daar wél en wie daar niet mag liggen en ook omdat je met een 'klein' scheepje (want dat zijn we in binnenvaartland nog altijd met onze 39 meter scheepslengte; sommige collega's zijn tot wel 140 meter lang!) vaak last hebt van late aanleggers en vroege vertrekkers. Daarom varen we de aanlegplaatsen van Sint Andries en die van sluis Lith voorbij om in plaats van zo'n ligplaats te zien of we in een van de rustige, verstilde grindgaten van de Maas een ligplaats kunnen vinden. We draaien daarom het grindgat van Nieuwe Schans in, voorzichtig omdat we niet precies weten of onze geladen diepgang niet iets te groot zal zijn voor dit water. Maar alles gaat goed en even later drijven we midden in een weidse watervlakte, om al snel te zien dat aanleggen er met onze diepte niet in zal zitten: de oevers zijn nauwelijks diep genoeg voor een jachtje en behalve een paar woonarken ligt er ook niets en is er geen enkele kadevoorziening.

Kader vier: LIGPLAATSEN

Een binnenschip, groot of klein, heeft een zekere kadelenkte nodig om gemakkelijk en veilig te kunnen aanmeren. Voor een spits is dat ruim 40 meter, maar sommige grotere schepen hebben wel 140 meter nodig. In tegenstelling tot wat men denkt is het aantal ligplaatsen voor binnenschepen niet erg groot; in sommige wateren – zoals de Rijn en de Waal – zijn er zelfs nauwelijks ligplaatsen voorhanden. Bovendien zijn veel plaatsen gereserveerd, bijvoorbeeld de wachtplaatsen bij sluisen, die alleen voor schuttende schepen bedoeld zijn. Gevolg is dat men zorgvuldig vooruit moet plannen: wie 's nachts niet wil – of mag – doorvaren, moet weten welke ligplaats aan het eind van de dag bereikt kan worden en of die plaats geschikt is – en VRIJ! Omdat het dus vaak dringen is op de weinige plaatsen, zoeken de kleinere schepen soms een goed heenkomen op alternatieve ligplaatsen, waar het rustiger en stiller is.

Dan maar het anker, denken we. De 'Noorderzon' is uitgerust met maar liefst twee enorme ankers, die bovendien met een motortje weer gehesen kunnen worden. Hoe anders dan op het vroegere woonschip, waar je een eenmaal uitgeworpen anker op handkracht weer op moest halen, wat soms een dik half uur zeulen aan een lier betekende. Nee, dat is nu wel anders! En dus laten we zo goed mogelijk midden op de plas een van de ankers vallen, dat met een luide plons en met veel geratel van de ketting naar de bodem valt. De woonschipbewoners hier in de plas zijn nu dus ook wakker. Als we denken dat het anker heeft 'gepakt' zetten we de motor uit. Genietend van de volmaakte stilte maken we wat te eten en gaan in de avondschemering nog even aan dek zitten. Tot onze verbazing draait de 'Noorderzon' nog langdurig om het anker; televisie kijken is er dus niet bij, want de hark-antenne waarmee dat gaat draait natuurlijk met het schip mee. Gelukkig is het een vrij windstille avond, al worden we die nacht toch nog af en toe wakker door de vreemde geluiden van de ankerketting tegen de stalen scheepshuid. Maar we zijn zó moe, dat we toch als een blok slapen allebei.

Als we de volgende ochtend rond zes uur wakker worden gemaakt door de wekker, voelen we de vermoeienissen van de vorige dag pas goed. Maar toch staan we al snel beiden op het voordek van de "Noorderzon" en we proberen te bedenken wat de gemakkelijkste manier zal zijn om het anker weer op te halen. De gemotoriseerde ankerlier blijkt voorzien te zijn van een soort grasmaaier-motortje, dat met een startkoord moet worden aangetrokken. Er is heel wat gepuzzel, gevloek en getrek nodig voor het motortje eindelijk besluit aan te slaan, maar als het eenmaal zo ver is, komt de ankerketting inderdaad met een regelmatig 'klonk-klonk-klonk' schakel voor schakel naar boven. Uiteindelijk verschijnt óók het anker zelf boven water, weliswaar met een enorme bonk rivierklei eraan, maar die is er met behulp van de dek-was-slang snel af. Toch is het allemaal nog genoeg 'gedoe' om ons allebei alweer behoorlijk moe te maken voordat we goed en wel het grindgat van Nieuwe Schans uit varen en bakboord uit de Maas op gaan. Schippers spreken over "te berg" als ze bedoelen dat ze stroomopwaarts varen, of ook wel over 'naar boven', waarmee ze soms verwarring

veroorzaken bij 'landrotten' als ze zeggen: "ik moet naar boven, naar Basel" omdat Basel in de ogen van walbewoners immers in het zuiden (dus 'beneden' op de kaart) ligt.

Hoe het ook zij, eenmaal weer onderweg komen we alweer snel in de ban van het voortglidende rivierlandschap en de rust van het reizen met een snelheid die lager ligt dan die van een fiets. Op dit gedeelte van de reis liggen de sluizen nog relatief ver van elkaar, zodat het passeren (opschutten, in schipperstermen, soms ook echt uitgesproken als 'opschudden') steeds een prettige onderbreking van de dag vormt. Via de sluizen van Grave en Sambeek en Delden bereiken we tegen de schemering de ligplaatsen boven (dus ten zuiden van!) die laatste sluis waar we aan de 'remming' (de wachtsteiger) vastmaken voor de nacht; we hebben geen zin in nóg een ochtend ruzie maken met het ankerliermotortje.

Liggend aan de sluisremming kan er dus ook televisie gekeken worden (want nu blijft de antenne tenminste stil staan) en dus eten we een 't.v. diner' terwijl we de laatste actualiteiten en het nieuws zien. 'Niks om voor wakker te blijven' zien we al snel.

De tweede nacht verloopt beter dan de eerste en de volgende ochtend zijn we uitgerust en klaar voor weer een lange rustige dag. De sluizen van Heel, Maasbracht en Born en de keersluizen van Limmel scheiden ons nog van Maastricht, waar we moeten zorgen dat de 'bunkers' (de dieseltanks) vol komen en de watertank wordt aangevuld. Ook moeten er vaten met smeerolie en schroefasvet worden ingekocht en moet de afgewerkte olie worden ingeleverd. Met de gebunkerde gasolie (zoals schippers dieselolie meestal noemen) zullen we vele weken later nog een avontuur met de Franse douane beleven. Want omdat wij niet gehinderd worden door enige kennis van zaken, zijn we ons er niet van bewust dat er BTW moet worden betaald over in Frankrijk verbruikte gasolie (die in Nederland op dat moment nog verkrijgbaar is met vrijstelling van de verschuldigde BTW), waarvoor het nodig is precies bij te houden met hoeveel liter gasolie in de bunkers men Frankrijk BINNEN komt, om ook weer te kunnen vaststellen met hoeveel liter men Frankrijk weer VERLAAT. Weten wij veel?

Als alle tanks gevuld zijn en ook de drinkwatertank weer tot aan de vuldop vol is, komt intussen de 'Maria' langs, die ook moet bunkeren. We zullen deze eerste reis voor een groot deel samen varen met Gerard, de schipper van de 'Maria', die gelijk met ons bevracht is om met kunstmest naar Corre te varen, een klein haventje dat ongeveer vier vaardagen vóór Lyon aan de Saône ligt. Omdat de vaarroutes op onze vier laatste vaardagen na hetzelfde zijn, heeft Gerard aangeboden ons waar nodig van advies te voorzien en ons te informeren over dingen die we als beginnende schippers – lees: amateurs – misschien niet weten. Als ook de 'Maria' weer volle bunkers heeft, gaan we met twee schepen achter elkaar op weg naar de eerste sluis van België, op de plaats waar de gekanaliseerde Maas bij het Albertkanaal komt, vlak bij het plaatsje Lanaye (want België is bij de grens bij Maastricht al direct Franstalig). In het Nederlands of Vlaams heet deze sluis "Ternaaien"...



Het sluizencomplex van Ternaaie bestaat uit drie sluiskamers (een vierde, gigantische nieuwe kamer is in 2015 gebouwd); een heeft hedendaagse afmetingen, maar naast die grote sluiskolk liggen nog twee oude, kleinere sluisen. De 'Maria' en de 'Noorderzon' krijgen ieder zo'n oude kolk toegewezen, zodat we apart opschutten om de ruim twaalf meter hoogteverschil met het Canal Albert te overbruggen. Je wordt je in zo'n smalle sluiskolk héél bewust van wat er allemaal mis kan gaan: te laat een touw losmaken waarmee je provisorisch aan een van de in de sluismuur verzonken vaste boldertjes hebt vastgemaakt en hup, je schip valt scheef en als je geluk hebt breekt de tros; of net iets te ver naar voor of naar achter drijven, zodat je boeg of kont tegen de deuren komt en – het kan nog erger – onder een van de deurbalken blijft haken, terwijl het water om je heen razend snel verder stijgt; er zijn genoeg nachtmerries aan te ontleen om je nog weken lang wakker te houden.

Natuurlijk gaat alles goed en veel sneller dan je zou denken liggen we op de hoogte van het 'Canal Albert', al bijna 58 meter boven de zeespiegel. Er kan nog niet worden uitgevaren, want vrachtschepen zijn in België voor het parcours dat ze willen varen vaarrechten verschuldigd. Tol dus. Daartoe moet de schipper zich melden bij het eerste het beste 'ontvangstkantoor voor de vaartrechten'. Vaak zijn die kantoren juist op een sluis gevestigd, maar om de een of andere reden is Ternaaie géén ontvangstkantoor; dat zit tien kilometer verderop langs het 'Canal Albert'. Om te kunnen bewijzen, dat wij via deze sluis België zijn binnen gekomen, krijgen we wél een groen formuliertje mee met een stempel, dat als bewijs in het échte vaartrechtenkantoor weer moet worden ingeleverd. Vastmaken, dus, en naar het bedieningslokaal van de sluis klimmen (tweede etage!), briefje aanpakken, losmaken en uitvaren, tien kilometer varen, weer vastmaken, en naar het kantoor. Dat dát handiger kan hebben ze pas vele jaren later bedacht...

Als we eenmaal vast liggen voor het ontvangstkantoor en de verschuldigde 40 Belgische Francs hebben voldaan, is het intussen zo laat geworden, dat we besluiten het voor gezien te houden die dag. En dus wordt er gezamenlijk gekookt, gegeten en – ja, ik geef het toe – ook een glaasje

gedronken. Het moet immers gevierd worden dat het gelukt is om met het schip en de lading buiten de landsgrenzen te komen!

Kader vijf: De schipper van de 'Maria'

Gerard van der Flier, de schipper van de spits 'Maria', was net als wij een 'zij-instromer': als domineeszoon en antropoloog had ook hij een romantisch idee over het varen als binnenschipper. Hij was verknocht aan Frankrijk en voer graag, zoals ook wij zouden doen, naar de meest Zuidelijke bestemmingen: Lyon, de Rhône of zelfs de haven van Sète.

Na een reis naar de Rhône, nét afgemeerd in Avignon, zijn lievelingsstad, werd Gerard getroffen door een hartstilstand. Hij stierf ter plaatse, tot grote schrik van zijn vriendin, die als weduwe achterbleef en alle rompslomp rond de repatriëring van het stoffelijk overschot moest regelen.

Maanden later belde zij ons in tranen, omdat een verzoek om Gerards as uit te strooien in de Rhône – zijn laatste wens – was afgewezen door de Franse overheid. Verontwaardigd over zo veel bureaucratische benepenheid hebben wij haar samen met Gerards andere nabestaanden uitgenodigd aan boord van de 'Noorderzon', die op dat moment ook in Avignon lag. Zo konden zijn dierbaren alsnog de as van Gerard uitstrooien over de Rhône.

Toen de wind tijdens dat uitstrooien een wolkje as over de 'Noorderzon' blies, tot grote schrik van de rouwenden, merkte Peter fijntjes op: *"Ach, Gerard was altijd al welkom aan boord" ...*

Het buitenland

Je kan er over twisten of België wel echt ‘buitenland’ is, maar om er te varen is in ieder geval bijzonder. Niet alleen omdat de bureaucratische gekte zo kolderiek is – sluis in, trappetje op, naar de sluiswachter, briefje stempelen, trappetje af en gaan maar weer – maar ook en vooral, omdat het landschap aan de beide oevers van de Maas ineens totaal anders is dan in Nederland. Hier geen grazige uiterwaarden met kudde koeien en kerktorens in de verte, maar betonnen oevers, stuwdammen, hoge heuvels aan weerskanten van de Maas, soms zelfs rotswanden, en een steeds meer Bourgondisch wordende uitstraling.

De eerste honderd kilometer zitten we nog op ‘grootscheeps’ vaarwater, dus delen we de vaarweg en de sluisgolven met enorme gevaartes, die soms meer dan 100 meter lang en 11,5 meter breed zijn. Die schepen vervoeren in hun eentje meer dan tien keer onze lading. Dus om er tussen te zitten en er voor, naast of achter af te meren is af en toe indrukwekkend, zéker voor twee beginners als wij in feite zijn. Door die grote schepen op de route verloopt de reis van Luik via de sluizen van Yvoz-Ramez, Ampsin-Neuville, Andenne-Seilles en Grands Malades nogal chaotisch en inspannend. De grote schepen blijken aanmerkelijk sneller te kunnen varen dan wij, en dat ook te doen, zodat schepen waarmee wij samen in de eerste sluis opschutten de tweede sluis bereiken lang voordat wij in zicht zijn, zodat we steeds net de deuren van de sluis aan onze kant dicht zien gaan als we om de laatste bocht komen.

Bovendien zijn we ten opzichte van die enorme schepen net kleine jachtjes: als we vlak achter zo’n schip in de sluis liggen en de voorbuurman geeft gas om uit te varen, vlieg je met een scheepje van 350 ton echt alle kanten op. En veel rekening wordt er met de ‘kleintjes’ niet gehouden: net zoals je hoort van jachten die door beroepsschippers worden uitgescholden, zo worden schippers van ‘spitsen’ (die met hun 39 meter lengte de kleinste nog in gebruik zijnde vrachtschepen vormen) uitgescholden door sommige grotere collega’s. Wij hebben dit altijd afgedaan met de uitleg, dat bij dergelijke schippers hun mannelijkheid kennelijk in de tonnenmaat van het schip is gaan zitten. Hoe het ook zij, het vooruitzicht om ‘boven’ (dus ten zuiden van) Namen geleidelijk aan steeds meer verlost te zijn van de grote ‘buurmannen’ vinden we erg aantrekkelijk, hoewel we pas in Frankrijk écht het grootste schip zullen zijn in de wateren waar we doorheen zullen komen. We nemen ons voor om nooit of te nimmer ten opzichte van kleinere schepen het soort bullebakgedrag te vertonen dat we van sommige collega’s ervaren.

Maar hoewel het vaarwater in verschillende stappen steeds kleinschaliger wordt (de écht grote schepen moeten in Namen al afhaken) hebben we daar voor de voortgang niet onder te lijden. De sluizen liggen hier nog behoorlijk ver uit elkaar en ze zijn groot en gemakkelijk in te varen. En het vaarwater is diep en breed, zodat we ongestoord op de ideale kruissnelheid van de ‘Noorderzon’ kunnen opstomen. Omdat we niet met een radar zijn uitgerust, houden we wel steeds op vóór het volledig donker wordt, omdat knoeien in de duisternis met een schijnwerper geen pretje is. Bovendien hebben we zestien dagen de tijd om op de losplaats te komen, en dat moet volgens alle kenners gemakkelijk kunnen. Op dit deel van het traject leggen we daarom per dag meestal iets meer dan 100 kilometer af.

Nu we intussen vier dagen onderweg zijn, worden we aan boord steeds bedrevener. We verdelen de voorkomende werkzaamheden naar rato van de geschiktheid en de voorkeuren, waardoor Peter zich met veel plezier op het controleren en onderhouden van de motoren stort, en ikzelf het roer houd

tussen de sluizen in om het bij het invaren van iedere sluis over te dragen aan Peter, die nu eenmaal preciezer en nauwkeuriger – en geduldiger – is dan ik. In de sluis zelf bekommer ik mij om het vastmaken en doorhalen van de touwen, iets waarvan ik de illusie heb het beter te kunnen dan Peter. Al snel blijkt, dat ook zoiets simpels als het gooien van een tros een kunst is, die oefening vergeet: in de sluizen boven (dus bezuiden!) Namen staan de bolders op de sluiswand behoorlijk ver van de rand, en bovendien lig je, als je opvarend bent ('opvarig' zeggen de schippers), een behoorlijk stuk lager dan de sluismuren. Je komt er dus niet om heen om een soort lasso-worp toe te passen in de hoop dat een van de lussen van de tros dan ook echt over een bolder heen valt. Na tien vergeefse worpen klim ik, hoe gênant het ook is, met de lus in de hand tegen de ladder in de sluiswand op en ga de lus maar gewoon op de bolder leggen.

Ook het losgooien is iets, waar een ervaren schipper totaal geen moeite mee heeft: je ziet vaak in een sluis hoe een schipper van meters beneden de bolder een beheerst zwiepje geeft aan zijn tros, die dan wel helemaal zelfstandig lijkt los te wippen van de bolder. Hoe ik ook zwiep en zwaai en welke touwtje-spring-bewegingen ik ook maak met mijn tros, mijn lus ligt om de bolder en is duidelijk niet van plan die los te laten. Dus alweer zit er niets anders op dan snel aan wal te stappen – gelukkig op gelijke hoogte nu – en de lus eraf te tillen om vervolgens vliegensvlug weer aan boord te stappen voor de 'Noorderzon' de kans heeft gekregen weg te drijven. Hoe je het ook wendt of keert, het heeft er niet altijd fraai en ervaren uitgezien tijdens die eerste reis!

De negen sluizen die Namen nog scheiden van de Franse grens passeren we, improviserend en een figuur slaand en af en toe ronduit stuntelend, in de loop van die dag, een vrijdag. Op vrijdagavond wordt de eerste sluis in Frankrijk – tevens de laatste voor schepen die veel groter zijn dan de 'Noorderzon' – gepasseerd. Omdat we nu weer onder een andere 'vaarweg-autoriteit' vallen ook onder een ander belastingsysteem, moet er weer worden aangemeld en er moeten vaarrechten worden betaald. De man in het bedieningshuisje doet er allemaal heel ingewikkeld over, maar in de praktijk stappen we al na een paar minuten weer naar buiten, voorzien van een piepklein briefje, waaruit voor de onderweg controlerende instanties moet blijken dat we gerechtigd zijn de Franse vaarwegen te bevaren. Een half uur later maken we vast tegen de kades van Givet, de eerste Franse stad op onze route. Hier moeten op zaterdagochtend de douanefaciliteiten worden afgewikkeld, en dus kunnen we een keer vroeg stoppen én in een Restaurant gaan eten....



Givet, de eerste stad aan de rivier in Frankrijk

Formaliteiten

Op de papieren, die we na het laden van de bevrachter hebben ontvangen, staat dat we ons bij de douane in Givet moeten melden voor iets wat de “dédouanement” wordt genoemd. Zoals gebruikelijk hebben wij geen idéé wat hier mee bedoeld wordt, dus op zaterdagochtend stappen we welgemoed met de hele stapel documenten in de hand naar het douanekantoor. Mis, dat blijkt dus verplaatst, het is niet meer in het centrum van Givet gevestigd, maar in de haven, waar we drie kilometer vóór Givet net aan voorbij gevaren zijn.

Geen nood, er gaat een fiets van boord en welgemutst fiets ik de drie kilometer naar de haven van Givet. Eenmaal daar aangekomen vind ik het douanekantoor, maar óók een bordje op de deur dat zegt, dat men tot na het weekend gesloten is. Wat nu?

Terug aan boord besluit ik via een telefoonsel de bevrachter te bellen, maar het lukt mij in eerste instantie niet om op zaterdagochtend iemand aan de telefoon te krijgen. Het dilemma dat nu ontstaat is duidelijk: twee dagen wachten met het risico om later dan voorzien op de losplaats aan te komen, óf nu doorvaren en op de losplaats mogelijk gedonder krijgen omdat de lading niet of niet op de juiste wijze is ingeklaard.

We besluiten het er op te wagen en door te varen, en dan ná het weekend te proberen telefonisch contact te krijgen met de bevrachter om te horen wat er zou moeten gebeuren. Dus na enkele uren nodeloze vertraging gooien we tegen het middaguur los en we gaan op weg naar de tweede Franse sluis, de eerste ‘kleine’ sluis. Daarmee varen we dan dus eindelijk het vaargebied binnen, dat het domein van de spits is en waar niets meer vaart dat groter is dan de ‘Noorderzon’.

Door ons besluit om door te varen en niet op de douanier te wachten, zetten we zonder het op dat moment te beseffen ook het drama in werking, dat we over vele weken, bij vertrek uit Frankrijk, in volle glorie zullen zien terugkomen, namelijk het aangeven van de geïmporteerde hoeveelheid gasolie! Onbewust dat we hier een economische overtreding begaan en zonder voorkennis van het gelazer dat dit vele weken later zal opleveren varen we verder.

Achteraf hebben we ons gelukkig geprezen dat we geen weet hebben gehad van wat we verkeerd deden, omdat we er anders al die tijd over in gezeten zouden hebben hoe een en ander weer recht gebreed zou kunnen worden. Nu het kwaad geschied is en wij in gelukzalige onwetendheid onze reis vervolgen, dragen we al even ongemerkt bij aan wat straks de uiteindelijke oplossing van het brandstof-BTW-probleem zal blijken te zijn. Maar daarover dus later meer, voorlopig varen we voorbij de leisteen-rotsen van Givet naar de eerste spitsensluis.....

Freycinet

Scheepvaart op de Europese rivieren is er al sinds de Romeinse tijd. De bouw van kanalen, kunstmatige waterwegen waarmee de ene rivier met de andere kon worden verbonden, is begonnen in de zeventiende eeuw, toen verbindingskanalen als het Canal de Briare en het Canal du Midi werden aangelegd. Al vroeg in de negentiende eeuw, rond 1821, is geprobeerd om een standaardisatie aan te brengen in de afmetingen van de kanalen en de bruggen en sluisen die er werden gebouwd: het 'plan Becquey' schreef sinds 1822 voor dat sluisen 30,40 meter lang en 5,20 meter breed moesten zijn en dat schepen met een diepgang van 1,60 en een hoogte van 3,00 meter er moesten kunnen varen. In 1879 onder minister Charles de Freycinet worden deze afmetingen vergroot. De lengte van kolken moet minstens 39 meter worden, de diepte gaat naar 1,80 en de hoogte naar 3,50 meter. Op veel plaatsen worden in de jaren daarna de afmetingen inderdaad aangepast aan deze normen, met als gevolg dat vandaag de dag een schip met die afmetingen ook vrijwel overal in Frankrijk kan varen (met uitzondering van enkele kanalen waar het renovatieprogramma om uiteenlopende redenen stilgelegd is, zoals het Canal du Midi en het Canal du Nivernais, die nog altijd de afmetingen van het plan Becquey hebben).

De schepen, die in de tijd van Freycinet door de Europese wateren voeren, waren in feite kleiner dan de door hem voorgeschreven afmetingen, maar zoals dat vaak gaat bij standaardisaties volgde de scheepsbouw al snel de standaard door schepen zo lang en zo breed te maken, dat ze nog nèt door de Freycinet-sluisen pasten. In die historische ontwikkeling ligt het ontstaan van de 'spits' besloten: de werven bouwden de schepen die een maximaal volume en laadvermogen hadden maar die nog net wél door alle sluisen van het internationale kanalenstelsel konden varen. En toen er eenmaal vele duizenden spitsen rondvoeren, was het natuurlijk ook niet meer denkbaar om ergens een sluis te verkorten of te versmallen, domweg omdat zo'n sluis dan een onneembare hindernis voor al die schepen zou worden.

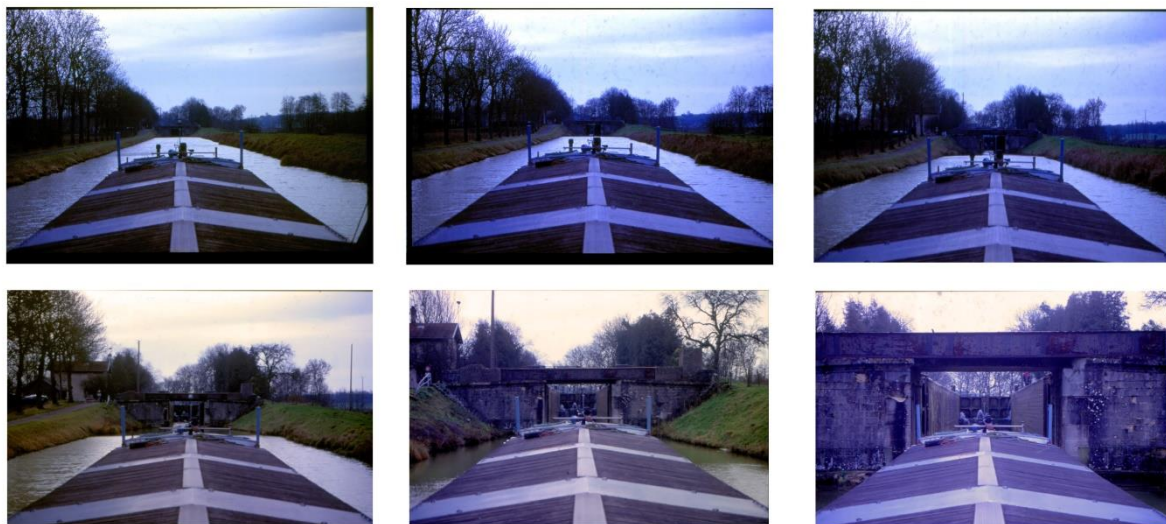
De 'Noorderzon' is dus zo'n spits, en wel een van de laatste die nog zijn gebouwd: in 1966 van stapel gelopen bij scheepswerf 'De Winter' in Boom, België. Na dat bouwjaar is de klad gekomen in het bouwen van spitsen, omdat de grotere scheepsformaten rendabeler waren; aan die rentabiliteit is in feite een groot deel van het Europese vaargebied van de binnenvaart opgeofferd. Hoe het ook zij, de 'Noorderzon' is 39,40 meter lang en 5,11 breed, eigenlijk iets langer en breder dan formeel is toegestaan (38,50 bij 5,05 is de formele grens) maar natuurlijk wint de ondernemingszin het vaak van de wet: hoe meer tonnen getransporteerd kunnen worden, des te groter de omzet en de winst.

Gek genoeg is het laadvermogen van de 'Noorderzon' niet onverdeeld gunstig in vergelijking met andere spitsen. Door verschillen in vorm, materialen, uitrusting en rompvorm komt het ene schip bij dezelfde hoeveelheid lading wat dieper te liggen dan het andere, en in het geval van de 'Noorderzon' valt dit buitengewoon ongunstig uit. Het schip is, zoals binnenschippers zeggen, 'te scherp' of 'niet vol genoeg' waarmee ze bedoelen dat de vorm van boeg en achtersteven ongunstig is voor het drijfvermogen (maar daarentegen dan weer gunstig voor de vaareigenschappen).

Omdat de maximale diepgang op veel kanalen 1,80 meter is, worden transporten doorgaans in partijen van 250 ton verdeeld, want dat is precies het tonnage dat een gemiddelde spits kan laden voordat hij dieper komt te liggen dan de voorgeschreven 1,80 meter. Ook de 'Noorderzon' heeft op deze eerste reis 253 ton geladen, maar door het slechte draagvermogen ligt het schip met die lading niet 1,80 meter, doch maar liefst 2,04 meter! En door de 'smokkel-neiging' van de bouwers is het

schip dus niet alleen 20 centimeter te diep, maar ook nog eens 90 centimeter te lang én 6 centimeter te breed.

Door die overdrijving is het maar goed dat de eerste 41 sluisen in stroom-opwaartse richting net iets langer en breder zijn dan de sluisen elders in Frankrijk: we kunnen dus nog eenenveertig keer oefenen voor we in een sluis terecht komen waar we écht als een luciferdoosje in zullen moeten schuiven met vóór en achter slechts centimeters speling en in de breedte zelfs nog minder.



Als een luciferdoosje schuift de "Noorderzon" een sluis in...

Desalniettemin blijken ook de sluisen van 49 meter lang en 6 meter breed nog best lastig om in te varen. Natuurlijk hebben ze de meeste in een bocht gelegd of zijn er andere obstakels die een moeiteloze invaart in de weg zitten. Bij de allereerste, sluis 58 (Trois-Fontaines) is het de ligging, die het invaren spannend maakt. De sluis ligt namelijk direct in de oever van de Maas in een kort zijkanaaltje, en wel onder een behoorlijk schuine hoek. Héél langzaam laten we de 'Noorderzon' met de kop tussen de twee muren van de sluis drijven, waarna we het schip bijdraaien zodat het min of meer recht voor de sluis komt te liggen. Ook hier ontkomen we niet aan de opmerking van de sluiswachter: "Niet veel ervaring, zeker?" terwijl hij het bewijsnummer van ons briefje overschrijft in een imposant boek.

Intussen is de sluiskolk zich al aan het vullen, en met angst en beven zien we dat de vaste brug, die over de sluiskolk is gebouwd, toch wel erg dicht bij het dak van de stuurhut begint te komen! Gelukkig is de sluis net voor het dak geplet zal worden vol en draaien de deuren aan de bovenzijde van de kolk open om ons er uit te laten. Maar zelfs nog terwijl we aan het uitvaren zijn zien we, dat pal achter de eerst bocht een tunnel verschijnt. Hoewel het allemaal zou moeten passen, ziet de tunnelingang er nou niet overdreven ruim uit, en bovendien zien we dat we nog allerlei uitsteeksels op en naast de stuurhut hebben staan: ankerlampjes, marifoonantennes, het zogenaamde 'blauwe bord', het steekt allemaal behoorlijk uit boven of naast het stuurhut-dak. En de ronde boog van de tunnel ziet er niet alleen nauw, maar vooral ook hard uit!

Terwijl de een het roer bedient maakt de ander vliegensvlug alle uitstekende delen los, en even later glijdt de 'Noorderzon' met het voorschip de tunnelingang in. We proberen het schip met de moeder wanhoop precies midden in de smalle vaargeul te houden, omdat we er niet zeker van zijn dat het dak de tunnelboog zal raken als we ook maar de geringste afwijking uit het midden hebben. Met het zweet in de handen en bijna met ingehouden adem varen we de 600 meter lange tunnel door. Het in de tunnelbuis echoënde geluid van de scheepsmotor en de uitlaatrook, waarmee de tunnel zich langzaam vult, dragen niet weinig bij aan de spookachtige ervaring.

Uiteindelijk gaat alles goed en schuiven we zeshonderd meter verderop langzaam weer de buitenlucht in. Maar al gelijk dient zich de volgende uitdaging aan: nét voorbij de tunnel maakt het kanaaltje een bijna haakse bocht, waarachter al gelijk de volgende sluis opdoemt. Omdat we er geen idee van hebben hoe we zo'n bocht in Godsnaam zouden kunnen nemen – jazeker, we zijn nog altijd 'onervaren schippers' – laten we de 'Noorderzon' heel voorzichtig tegen de schuine wal drijven en zodra we voelen dat het schip die wal raakt, geven we wat druk op het roer. Inderdaad – en eigenlijk tot onze verbazing – draait het voorschip langzaam maar zeker in de richting van de al uitnodigend open staande sluisdeuren. Tien minuten later gaan die deuren weer achter de kont van de 'Noorderzon' dicht en stijgen we in onze tweede Freycinet-sluis naar boven.



De tunnel van Ham

Als we een kwartier later de sluis aan de bovenkant weer uitvaren, horen we de stem van Gerard van de 'Maria' over de marifoon. Hij vaart een paar kilometer achter ons. Het stelt ons een beetje gerust dat we in voorkomende gevallen raad kunnen vragen bij iemand, die deze route al vele malen gevaren heeft, want tot nu toe zit de tocht voor ons zó vol met verrassingen dat het vermoeiend

begint te worden. En eigenlijk is dat vreemd: we hebben een deel van deze tocht namelijk al eerder gevaren, zelfs ook met een 'spits'. In 1986 zijn we namelijk als hulpschippers mee geweest op een vakantieis van de 'Nibor', het schip van een vriend en collega uit Amsterdam, waarmee we een stukje Maas, het Canal des Ardennes, Het Canal de l'Aisne à la Marne en het Canal de la Marne au Rhin gevaren hebben.

Die 'Nibor' was dus even lang en breed als de 'Noorderzon' (tenminste, bijna: de extra gesmokkelde lengte en breedte van de 'Noorderzon' waren bij de 'Nibor' nog netjes binnen de gestelde maxima) en het schip, zo herinner ik mij, baarde destijds veel opzien bij sluiswachters en publiek vanwege de bijzondere motor: een 'langzaam-loper', een motor van het merk Industrie die slechts 200 omwentelingen per minuut maakt. In vergelijking met de 2000 van moderne motoren maakt zo'n 'langzaam-loper' geen gebrom, maar een reeks plofjes. En bij stationair draaien liggen die plofjes wel eens zó ver uit elkaar, dat je denkt dat de motor stil gevallen is. Bij de 'Nibor' gingen de plofjes ook nog eens gepaard met een soort gehijg in de luchtinlaat, waardoor het motorgeluid bij het invaren van een sluis een bijna klaaglijk 'plof-zucht-plof-zucht-plof-zucht' werd. Het schip – en waarschijnlijk nog meer het hippie-achtige, schaars geklede gezelschap aan dek – trok aandacht en werd veelvuldig gefotografeerd. Maar gek genoeg is er van die reis blijkbaar niet zó veel blijven hangen, dat we er bij deze eerste passage met de 'Noorderzon' nog iets aan hadden; misschien was het verschil tussen de lege 'Nibor' en de geladen 'Noorderzon' daar ook wel debet aan: de ervaring met een geladen schip is nou eenmaal nogal verschillend van die met een leeg schip. En voor het volgende probleem maakte het ook nog uit dat de 'Nibor' destijds met afgebroken stuurhut voer, omdat het schip anders te hoog geweest zou zijn voor veel bruggen en sluisen.



Want dat soms ook de hoogte een knelpunt is, merken we al gelijk na de volgende bocht: op de plaats waar het sluiskanaaltje weer terug in de rivier komt, is een ophaalbrugje dat 'op een kier' open staat. Dat wil zeggen dat het brugje niet helemaal geopend is, maar een klein stukje omhoog gedraaid, waarna men er – voor de voetgangers – een trapje tegenaan gebouwd heeft zodat een passant van het iets hogere deel van het brugdek weer op de grond kan komen. De reden voor deze malle constructie lijkt ons te zijn dat het brugje in gesloten toestand te laag is voor de scheepvaart. Maar ook de schuine stand lijkt ons nauwelijks hoog genoeg, en dus varen we langzaam en met veel controlerende blikken het voorschip het brugje in. Als het stuurhuis vlak voor het brugdek is, zien we dat het nét lukt, maar het levert wel het besef op dat je deze brug nooit achteloos door moet varen, want als je een beetje te veel aan de stuurboordkant terecht komt kost het je een stuurhut-dak!

Hoe het ook zij, na de tunnel en de tweede sluis (57, Ham) en het brugje komen we met het sluiskanaaltje weer op de rivier uit, waar de breedte weer toestaat om gas te geven. Even later snorren we met een prettig gangetje van onze gebruikelijke 11 à 12 kilometer per uur stroomopwaarts. Van stroom is hier dan ook nauwelijks sprake, het water lijkt bijna stil te staan. Om

ons heen zien we niets dan natuur: dichte bossen die tot op de oever groeien, afgewisseld met weilanden waarop wat koeien of schapen grazen, en af en toe een dorpje met van die typisch Noord-Franse huisjes met vaak leien daken. Andere scheepvaart van grotere schepen zien we hier dus niet meer, wel af en toe een van de kenmerkende plastic huurjachten waar de Franse wateren mee vergeven zijn. Er wordt door de opvarenden vriendelijk naar ons gewuifd, maar ook met respect en zelfs enige angst gekeken naar onze afmetingen en de grote boeggolf die we produceren. Het is duidelijk: in deze vaarwegen zijn WIJ de grote jongens.

De sluispannen zijn hier al aanzienlijk korter dan in België: tussen de meeste sluisen zit niet meer dan 4 of 5 kilometer, soms zelfs nog minder. Dus als we sluis 56 van Mouyon in schuiven is er sinds de vorige sluis minder dan een half uur verstreken. En op de waterkaarten hebben we, als we 's avonds de totale route uitpuzzelden, gezien dat het verderop nog erger wordt: sluisen om de 200 meter zelfs! Omdat het schutten vermoeiender is dan het varen, voorspelt dit niet veel goeds voor de weken die voor ons liggen. We vallen immers nu ook al iedere avond uitgeput in bed!

Schutten

Het schutten vergt een hele reeks handelingen, die zich – zolang men opvarend is – altijd op vrijwel identieke wijze voltrekken. Allereerst is er natuurlijk het invaren: om het grote zware schip in de kleine sluiskolk te krijgen moet er nauwkeurig worden gemikt. Wij doen dit – naar we later zullen merken net als heel veel andere schippers – door één man aan het roer te hebben en de ander in één van de gangboorden, zodat die kijkend over de ‘zij’ (de zijkant) van het schip kan bezien of die zij en de hoek van de sluismuur goed in één lijn liggen. Door de afstand te schatten, die er bij de eigenlijke invaart zal zijn tussen het schip en de sluismuur krijgt de roerganger een héél precies beeld van de manoeuvre.

Dat deze aanwijzingen superbelangrijk zijn, hebben wij gemerkt toen, een paar reizen later, onze twee scheepshonden aan boord waren. De honden heetten – toepasselijk – Stuurboord en Bakboord en ze mochten tijdens sluismanoeuvres nooit in de gangboorden komen omdat dat natuurlijk gevaarlijk is. Toen tijdens het invaren van een sluis een van de honden toch naar buiten sneakte terwijl ik Peter aanwijzingen aan het geven was, en ik daarom keihard “Stuurboord!” riep, dacht Peter dat ik het over de invarmanoeuvre had en dus gaf hij keihard stuurboordroer. Het gevolg: een opmerkelijke deuk in de stuurboordboeiing van de kop van de Noorderzon!

Maar op deze eerste reis hebben we nog geen honden, en omdat we ook nog steeds een meter speling in de breedte hebben, gaat het invaren over het algemeen goed. Zodra het schip met de kop in de sluiskolk zit, is er voor de roerganger niet veel meer te doen behalve een beetje bijsturen; het schip kan in feite rustig langs de sluismuur glijden tot het op zijn plaats ligt. De tweede man doet dan dus de touwen – of kabels, zoals wij ons hebben laten adviseren door de kenners, omdat staalkabels minder ‘rek’ hebben en dus minder risico met zich meebrengen dat het schip door de rek in de touwen alsnog de deur raakt. Op ongeveer 10 meter van de verre deur van de sluis staat doorgans een bolder, en de kunst is om de touw-lus of kabel-lus dáár op te krijgen. Dan wordt het touw of de kabel een aantal slagen om een van de voorbolders geslagen, zodat door het aantrekken van het touw of de kabel het schip afremt als gevolg van de wrijving over de bolder. Als het schip eenmaal volledig ‘binnen’ is, kan dit touw of deze kabel met een ‘steek’ (een soort knoop waarbij touw of kabel zichzelf op de bolder vasttrekt) worden vastgezet. Om te voorkomen dat het schip dan weer achteruit drijft, moet een tweede touw of kabel op een bolder vlak bij de sluisdeur worden gelegd, die dan – meestal – op de bolders aan de andere kant van het voorschip eveneens wordt vastgezet met een steek. Pas dan ligt het schip vast genoeg in de sluis om achter het schip de sluisdeuren te kunnen dichtdraaien en de kleppen in die sluisdeuren – waarmee de sluis bij het leeglopen zijn water kwijt kan – te sluiten.

Tijdens onze reis worden deze sluisen nog grotendeels met de hand bediend. In de jaren die erop volgen zullen geleidelijk aan vrijwel ALLE sluisen in Frankrijk worden geautomatiseerd en van

Kader zes: automatische sluisen

Ten tijde van de eerste reis van de Noorderzon waren verreweg de meeste sluisen in Frankrijk nog handbediend, soms zelfs met een VASTE sluiswachter. In de loop van de negentiger jaren is VNF eerst overgestapt op meerrijdende sluiswachters (zogenaamde “itinérants”) en daarna op automatische sluisen. Het schip werd eerst gedetecteerd met behulp van een radarbol op de oever, maar omdat die bollen erg kwetsbaar waren, zijn ze al snel vervangen door een boven de vaarweg hangende “tirette”, een schakelaar met een stuk tuinslang eraan, waaraan je moest draaien om kenbaar te maken dat je wilde schutten. Vanaf circa 2000 is begonnen met het uitreiken van afstandsbedienings-kastjes aan de schepen; daarmee kan men, bij het passeren van een bepaalde ontvangstantenne op de oever, de schutcyclus in werking stellen. Tegen 2015 waren vrijwel ALLE sluisen in de kleinere kanalen voorzien van automatische bediening.

hydraulische mechanismen worden voorzien die het openen en sluiten van deuren en kleppen regelen. Maar bij handbediening was – en is het nog altijd – gebruik dat de sluiswachter één deur en de bijbehorende klep voor zijn rekening neemt en de schipper de andere. In de opvaart betekent dit, dat de roerganger, als zijn collega vóór de beide touwen of kabels vast heeft, de motor vrij zet en het roer dwars (om beschadiging van het kwetsbare, uitstekende roerblad te voorkomen) en daarna met behulp van een van de in de sluiswand ingebouwde ladders naar boven klimt om de deur tegenover die, welke al door de sluiswachter wordt dichtgedraaid, te sluiten. Als de deuren achter het schip dicht zijn en de kleppen neergelaten, loopt de sluiswachter naar voren, naar de andere deur aan zijn kant. De roerganger kan dit ook doen, maar soms is het handiger om gelijk weer aan boord te klimmen en de andere deur aan de man van de touwen over te laten. Hoe het ook zij, als de sluiswachter vóór de kleppen open heeft gedraaid en de kolk zich vult, dan moet de touwenman ervoor zorgen dat touwen of kabels, die te slap komen te hangen, worden ‘doorgehaald’ (strak getrokken) omdat er anders gevaar is dat het schip, een beetje heen en weer geduwd door het binnenstromende water, met een te grote vaart ‘in de touwen gaat hangen’ (d.w.z. de touwen ineens strak trekt) waardoor touw te veel rekt en staalkabel zelfs een heus risico loopt om te breken!

Pas als het schip vrijwel boven is, stapt één van de twee bemanningsleden af en helpt de sluiswachter met de andere sluisdeur. Daarna rest alleen nog het uitvaren en het weer netjes oprollen van alles wat aan touwen en/of kabels is gebruikt.

In totaal duurt het passeren van een sluis ongeveer een kwartier. Daarvan zijn slechts zeven minuten nodig voor het eigenlijke opschutten, de rest is invaren, deuren draaien en weer uitvaren. Omdat bij kleine sluisen het water van de kolk bij het in- en uitvaren langs en onder het schip door moet stromen, is er heel wat weerstand te overwinnen en daarom verloopt dat in- en uitvaren meestal behoorlijk traag.

In ons geval komt daar nog een extra vertraging bij, omdat we niet bij iedere sluis even veel geluk hebben met alle noodzakelijke handelingen. Zo blijkt het gooien van een touw op een bolder nog lang niet bij iedere worp te lukken – tot groot vermaak van de sluiswachters, natuurlijk – en zelfs het gebruik van de staalkabel – waarvan de lus makkelijk op een bolder gelegd kan worden omdat de kabel zo stug is – heeft soms nukken. Een natte kabel blijkt namelijk soms te ‘haken’ als hij eigenlijk langs het ijzer van een bolder moet glijden; als een kabel haakt, springt hij meestal ook weer ineens los, zodat soms zelfs de slagen van de kabel rond de bolder ineens, als een springveer, de lucht in vliegen. Behalve dat dit gevaarlijk is voor degene die er vlak bij staat, ontstaat er ook het risico door dat het schip tegen de deur of de sluisdrempel knalt. Om het ‘haken’ te voorkomen, moet er volgens de lessen van het KOFs een goedje op de bolder worden gesmeerd dat ‘stoofwit’ wordt genoemd. Het is een zilverkleurig spulletje, een beetje lijkend op wagensmeer, dat inderdaad min of meer voorkomt dat de staalkabel alle kanten op vliegt. Het heeft dan weer als nadeel dat het alles wat er mee in aanraking komt zilver kleurt en dat het er bijna niet meer af te krijgen is. Het gevolg is dat de ‘Noorderzon’ in een mum van tijd nog uitsluitend zilverkleurige werkhandschoenen, zilverkleurige spijkerbroeken, zilverkleurige regenjacks en zilverkleurige T-shirts aan boord heeft. Een ook het voordek, de plaats waar bij uitstek met die kabel wordt gewerkt, verkleurt al snel naar zilver. Pas later begrijp ik de term ‘stoofwit’: het moet Vlaams zijn, wij in Nederland zouden het kachelpoets noemen, maar dan in wit (zilver). We gebruiken er in die eerste reis zo veel van, dat alle nog in Nederland aanwezige kolenkachels er gemakkelijk mee hadden kunnen worden gepoetst!

Hoe nodig goed touw of een goede kabel is, kan je zien iedere keer dat een geladen schip opschut in een sluis. Als de beneden-deuren dicht zijn en aan de bovenkant de kleppen open gaan om de kolk te vullen, wordt het schip door dit met kracht binnenstromende water meestal éérs hard naar achter geduwd. Maar zodra het waterniveau een beetje stijgt, vliegt er ineens een hoop water onder het schip door, en omdat die massa water aan de andere kant van de kolk tegen de beneden-deuren slaat en terugkaatst, wordt het schip in tweede instantie niet naar achter, maar juist naar vóór gedrukt. Als de man aan dek dus niets heeft gedaan op het moment dat het touw, waarmee het schip is afgeremd, slap kwam te staan door de druk naar achter, dan zal het schip als de druk naar voor begint een behoorlijke snelheid kunnen ontwikkelen voordat het touw weer spant of voordat de kabel weer strak staat. Bij een touw zal dat erin resulteren dat het enorm ver – te ver, waarschijnlijk – uitrekt zodat de bovendeuren geraakt kunnen worden. Een kabel kan op het moment van de impact zelfs breken! Het is immers een massa van 400.000 kilo die tegengehouden moet worden!

Alle gedoe dat nodig is om veilig en zeker op te schutten (het hardnekkige ‘opschudden’ waar veel schippers het over hebben is een beroeps-verbastering) creëert, samen met de zuiging van een diepliggend schip, een aanzienlijk verschil in de tijd die voor het schutten nodig is tussen een geladen schip en een leeg schip. Daarom gaan lege schepen – maar ook jachten – vaak véél sneller door een kanaal dan geladen schepen. Tussen binnenschippers onderling bestaan goede gewoonten om met het verschil in snelheid op een zodanige wijze om te gaan, dat beiden er zo weinig mogelijk last van hebben. In de praktijk zal dat betekenen dat een geladen schip, dat een leeg schip achter zich krijgt, ofwel in een relatief lang pand (dus tussen twee sluisen die vër van elkaar liggen) het lege schip voorbij laat, óf, als er geen lange panden zijn, ergens beneden een sluis blijft wachten tot het lege schip de kans heeft gehad om voorbij te komen. De tijd die het kost om een sluis om te zetten en het volgende schip op te schutten, circa 20 minuten, is daarbij twee keer nodig: één keer om het oplopende lege schip direct achter de voorganger naar hetzelfde pand te brengen, en nog een keer omdat dan het lege schip eerst moet worden opgeschut en daarna de sluis weer moet worden

omgezet voor het geladen schip. Door zo'n manoeuvre verliest het geladen schip dus meer dan een half uur. Daarentegen wint het ledige schip soms vele uren door de snellere voortgang die het kan aanhouden.

Ook tussen geladen schepen en pleziervaart speelt dit snelheidsverschil vaak een rol. Alleen is er bij plezierschippers wat minder inzicht in de gevolgen van onderlinge vaarbewegingen, zodat soms slecht - of niet - begrepen wordt wat er zou moeten gebeuren om het geladen schip te passeren met een minimum aan vertraging; dat lijdt er soms toe dat schippers van geladen schepen na een of twee missers bij zulke manoeuvres denken: "jullie zoeken het maar uit" om vervolgens niet meer mee te werken aan passeer-acties. Dan zit er voor de watersporter weinig anders op dan achter het geladen schip te blijven – of, wat vaak verstandiger is, ergens vast te maken en een (lange) wandeling te maken.

Een belangrijke rol bij de onderlinge afstemming van eventuele passeer-acties speelt ook de dagelijkse vaartijd. Als een jacht voorbij een geladen schip wordt gelaten, maar een of twee uur verderop vastmaakt omdat men een aardige ligplaats ziet, dan zal het binnenschip vermoedelijk nog vóór sluitingstijd het jacht weer voorbijlopen, zodat de kermis zich de volgende dag zal herhalen. Het kan niet van vrachtaarders worden verwacht dat ze hier onbepikt hun medewerking aan verlenen. Veel schippers hanteren dan ook de vuistregel: "je mag er één keer voorbij, en daarna nooit meer!"

Wie het geluk heeft om als watersporter achterop een binnenvaartschip te lopen in een relatief lang kanaal- of rivierpand (voor een kanaalpand geldt ongeveer 5 kilometer, in de rivier hangt het af van de vaarsnelheid van het jacht maar is al gauw 10 kilometer zonder sluisen nodig) kan het best in de sluis vóór dat lange pand zo snel mogelijk achter het binnenschip schutten en daarna alles op alles zetten om het zo snel mogelijk in te halen. De schipper van het geladen schip hoeft dan alleen even gas terug te nemen om het jacht voorbij te laten, en als dat jacht vervolgens weer vaart maakt zal het al lang en breed de volgende sluis verlaten hebben vóór het binnenschip daar aan komt.

Dan nóg is het aan te raden om ongeveer uit te rekenen hoe ver het binnenschip diezelfde dag nog kan vorderen, om te voorkomen dat men ligplaats kiest op een plaats, waar het schip tóch weer voorbij komt. Een binnenschip doet geladen in de kleine vaarwegen ongeveer 4 à 5 kilometer per uur, tenzij er nog sluisen gepasseerd moeten worden, dan is het 5 kilometer óf 4 sluisen in elk uur. Als voorbeeld: als er vóór sluitingstijd nog 3 uren resten, dan kan een binnenschip nog "drie keer 4 kilometers en/of sluisen" passeren. Als er voorbij de plaats wat het schip wordt ingehaald dus nog 10 kilometer wordt doorgevaren en nog 3 sluisen worden gepasseerd, dan is er weinig kans dat het schip diezelfde dag nog tot aan de ligplaats van het jacht zal vorderen, en kan men er dus rustig de nacht doorbrengen zonder opnieuw te worden ingehaald (tenzij men de volgende ochtend te lang uitslaapt, natuurlijk!)

Hou er bij zo'n berekening ook rekening mee dat in sommige vaarwegen de beroepsvaart langer mag schutten dan de pleziervaart! Ook dát fenomeen heeft al menige poging in de war geschopt om een langzaam vrachtschip voorbij te komen, ook al omdat de dienstdoende sluiswachters niet altijd even coöperatief zijn bij afspraken die beroepsschippers en pleziervaarders onderling maken. Het is ons veelvuldig overkomen dat een jacht, dat door ons welwillend voorbij gelaten werd, door de dienstdoende sluiswachter iets verderop weer werd tegengehouden met het argument: "U moet wachten want er komt geladen beroepsvaart aan". Rekenen op te veel kennis van zaken bij het Franse kanaalpersoneel is sowieso niet verstandig, zoals later in ons verhaal nog zal blijken.....

Marifoon – maar tegenwoordig ook de mobiele telefoon – kan handig zijn bij het maken van afspraken en het vragen naar mogelijkheden om te passeren. Aarzel niet om een beroepsschipper op te roepen en na te vragen of er mogelijkheden komen om voorbij te gaan. De kans op succes daarbij zal groter worden als U probeert om de “typische watersport-formuleringen” over de marifoon te vermijden en het korte en bondige taalgebruik van de beroepsvaart te imiteren. Dat is weliswaar in tegenspraak met hetgeen in de cursus marifonie wordt geleerd, maar U zult zien dat het helpt.

Een voorbeeld: Op een Zondag in Juli meldt een jacht zich via het marifoonkanaal van Sluis Vreeswijk: “Sluis Vreeswijk, Sluis Vreeswijk, Sluis Vreeswijk, dit is de Stormvogel, Stormvogel, ontvangt U mij, Over?”. Het antwoord volgt direct: “Luid en duidelijk, Mevrouw!”. ‘Mevrouw’ vervolgt: “Sluis Vreeswijk, Sluis Vreeswijk, Sluis Vreeswijk, mogen wij schutten, Over?”. De sluis zegt: “Daar zijn we voor, Mevrouw!”. Zonder kennelijk het sarcasme te hebben opgemerkt vervolgt zij: “Sluis Vreeswijk, Sluis Vreeswijk, Sluis Vreeswijk, wanneer kunnen wij dan invaren, Over?”. De preek die dan volgt is iets langer: “Mevrouw, U ziet zo dadelijk een paar héél grote binnenschepen de sluis invaren. Dan wacht U nog rustig af. Dan zult U nog wat kleinere binnenschepen zien invaren, maar U wacht nog altijd rustig af. Als er dan tenslotte een tijdje NIETS meer aankomt en het licht staat nog altijd op groen, dán mag U invaren. Over en uit!” Als de mevrouw in kwestie even de moeite had genomen te luisteren hoe de beroepsvaart communiceert, dan had ze de volgende korte berichten kunnen horen: “Beatrix Noordzijde voor de Noorderzon”. “Zeg het maar Noorderzon”. “250 ton ijzererts van Amsterdam naar Lyon”. “Begrepen, Noorderzon, de linker kolk komt zo naar U toe!”. In minder dan de helft van de woorden is dus alle relevante informatie uitgewisseld, zo kan het ook. In de Franse vaarwegen, waar men weinig risico loopt ander marifoonverkeer in de weg te zitten, is het gebruikelijk iemand op te roepen met zijn scheepsnaam en dan toe te lichten wie men zelf is (b.v. “Noorderzon voor het jacht dat achter U vaart!” of zelfs “Noorderzon voor de Stormvogel, achter U”). Ook bij het waarschuwen via de marifoon is de beroepsvaart bijna altijd kort en bondig: bij versmallingen wordt bijvoorbeeld kortweg gezegd: “Noorderzon opvarig voor de tunnel van Revin”. In die korte boodschap ligt alles besloten wat relevant kan zijn.

Tunnels, keersluizen en smalle bruggen

De sluiswachter van Saint-Joseph (sluis 51) is zo vriendelijk om aan te bieden de sluis aan de bovenkant open te laten staan, zodat we in de sluis kunnen overnachten. Vanwege het notoir kleine aantal geschikte ligplaatsen nemen we dit aanbod gretig aan, en zo kunnen we net na half acht de motor uitzetten en voor het avondeten gaan zorgen. Wel worden we een aantal keren wreed gestoord door een trein die hoog boven ons over het spoorviaduct dendert dat op deze plaats de rivier overspant, maar gelukkig is de lijn 's nachts niet in gebruik. We slapen dus heerlijk.

Als we de volgende dag opnieuw een tiental sluizen gepasseerd hebben, begint de routine er al aardig in te komen. De taken zijn min of meer verdeeld en er ontstaat een zekere handigheid in alles wat er tijdens het schutten moet gebeuren. Het lukt zo waar ook al enkele keren om een touw of kabel in één worp op de bolder te krijgen. Oefening baart kunst. Dus als we sluis 50 van Revin binnenlopen, beginnen we al bijna te denken dat we het nu allemaal wel onder de knie hebben. Maar bij het uitvaren van de sluis zien we, dat we niet te vroeg moeten juichen: na de haakse hoek, die het sluiskanaaltje hier net boven de kolk maakt, doemt weer een tunnel op, die er zo mogelijk nog kleiner en lager uitziet dan de tunnel van Ham waar we pal na de eerste kleine sluis mee geconfronteerd werden.

Maar omdat we intussen de ervaring hebben, dat het eigenlijk altijd wel 'past', schuiven we even later met iets meer ontspannenheid de tunnelbuis in. Eenmaal binnen kan het schip haast geen kant op, alleen richting het andere eind van de tunnel, dus we ontdekken dat je in zo'n geval ook niet echt als een bezetene hoeft te gaan sturen. We laten het schip dus rustig langs de geleide-balken glijden die hier aan weerszijden tegen de tunnelmuur zijn aangebracht. Aan het andere uiteinde van de tunnel volgt wéér een haakse bocht, en dan varen we weer op de rivier, op weg naar sluis 49 van Orzy.

Op de rivier blijkt de vaarsnelheid bijna 'vanzelf' veel hoger te liggen dan op de stukjes sluiskanaal; zonder veel moeite loopt de 'Noorderzon' ruim 11 kilometer per uur zodra het water breder en dieper wordt. Maar tegelijk blijkt op die stukken, dat je in deze wateren niets vanzelfsprekend moet vinden, want sommige bruggen, keersluizen en andere gebouwde obstakels vergen dan toch ineens weer AL onze stuurmanskunsten om er heelhuids langs te komen. Het adagio moet dus nog altijd zijn: niet te zelfverzekerd en zéker niet te ongeduldig. Een tik van het schip tegen de hoek van de sluisgang bij het invaren is één ding, maar als het mis gaat bij die gedeelten waar je op volle snelheid kunt varen, betekent het gelijk een dreun met 11 kilometer per uur van 400 ton massa tegen een obstakel wat niet meegeeft!

In de middag doemt in de stuurboordoever de eerste afslag op: de ingang van het Canal des Ardennes, met een sluisje dat, in tegenstelling tot de sluizen hier in de rivier, écht precies de voorgeschreven afmetingen voor een spits heeft. We herinneren ons nog dat we hier jaren geleden met de 'Nibor' van de Maas zijn afgeslagen en dat we ook toen al hebben staan kijken met verbaasde blikken, waaruit vooral de vraag sprak: "Past dit?". Ook nu vinden we het bijna onwaarschijnlijk dat we, als we zouden willen, ook af zouden kunnen slaan en onze weg via het Canal des Ardennes, de Aisne, het Canal de l'Aisne à la Marne en het Canal entre Champagne et Bourgogne zouden kunnen vervolgen. Veel schippers geven trouwens volgens Gerard van de 'Maria' de voorkeur aan die route: die is nauwelijks langer dan de Maasroute, maar heeft veel minder kans om als gevolg van

plotselinge regenval hoogwater te krijgen en dus dichtgegooid te worden. We varen maar snel het piepkleine sluisje voorbij en vervolgen onze weg stroomopwaarts.

Als op die zondag het einde van de dag nadert zijn we in het stadje Sedan aangekomen, waar we de sluis nog ruim voor sluitingstijd halen. Eenmaal boven de sluis krijgen we voor het eerst te maken met een simpele vraag, die alle schippers van wat grotere schepen altijd overal in Frankrijk vrijwel iedere dag stellen: "Waar gaan we aanleggen?" In tegenstelling tot Nederland, België en Duitsland hanteert Frankrijk namelijk het beginsel, dat voor het aanleggen van een schip maar één ding nodig is, namelijk een stuk touw. Voorzieningen als een loodrechte kadewand, of diepte in dat stuk van het vaarwater, of bolders op de kant, het is allemaal onnodig in de ogen van de Franse vaarwegbeheerder. Een stuk touw en een boom moet genoeg zijn. Als gevolg van dat beleid brengen de meeste 'spitsen' als ze geladen zijn de nachten door met een tros om een boom geslagen, en bijna midden in het vaarwater drijvend (en soms zelfs volledig LOS drijvend ergens tussen twee sluisen). Het is nog niet tot Frankrijk doorgedrongen dan het handig zou zijn om tenminste bij iedere sluis, maar ook op iedere andere plaats waar een schip mogelijkerwijs zou willen vastmaken, een kade met diep water, bolders en afloopvoorzieningen te bouwen. En als gevolg daarvan is het voor het sluispersoneel dus ook onbegrijpelijk dat je als schipper vraagt naar een mogelijkheid om vast te maken voor de nacht: je gaat immers wat hen betreft je goddelijke gang maar, bomen genoeg!

Gelukkig vinden we op de vaarkaart een klein stukje buiten Sedan een zo te zien oude, waarschijnlijk verlaten laadkade, die in een ver verleden ongetwijfeld bij een fabriek heeft gehoord; als we er aankomen, staat er weliswaar een blinde muur voor de kade, maar het geheel ziet er uit alsof er met wat kunst- en vliegwerk aan te leggen moet zijn. Desgevraagd kan Gerard, die nog altijd binnen marifoonbereik achter ons vaart, niet veel zeggen over de mogelijkheden op die plek, hij heeft er zelf domweg nooit gelegen en er ook nooit andere schepen zien liggen, dus hij weet het niet. Als we de 'Noorderzon' langzaam naar de betreffende los-wal laten drijven, blijken we zonder problemen gestrekt langs de rechte kademuur te komen zonder de bodem te raken. Wel blijkt, dat we zorgvuldig de overal uitstekende stukken afgebrand ijzer, uitstekende beton-ijzers, kapotte stalen delen damwand en andere schadelijke onrechtmatigheden moeten vermijden, en ook blijkt er helemaal NIETS aan bolders te zijn. Na enige zoeken in het hoge gras vinden we het overblijfsel van een stalen ring die in een groot stuk beton is bevestigd, en daar doen we het dan maar mee. Zoals we nog veel vaker zullen meemaken, duurt het vastmaken voor de nacht weer nét iets langer dan gehoopt, zodat we uiteindelijk pas na negen uur op de stopknop van de motor kunnen drukken en van de stilte kunnen genieten. Wel stellen we tevreden vast, dat we die dag zo'n honderd kilometer zijn opgeschoten: als het zo verder gaat, zullen we ruim voor de aangegeven losdatum in Lyon zijn!

Als we via de marifoon Gerard deelgenoot maken van onze tevredenheid met de voortgang, is zijn reactie een waarschuwing om niet te vroeg te juichen: "Pas op, jongens, er komt zo nog het een en ander!" klinkt het onheilspellend uit de marifoonspeaker.....

Kader zeven: Voorzieningen – of het ontbreken daarvan

Wie met een boot onderweg is, is voor veel zaken afhankelijk van voorzieningen op de wal: brandstof en drinkwater, natuurlijk, maar óók levensmiddelen, vers brood en verse groente, en alles wat er verder aan verbruiksartikelen aan boord is (en op gaat). Behalve dat voor dergelijke inkopen een aanmeergelegenheid nodig is, is er óók een 'dosis geluk' nodig. Wie op een Zondag ergens bij een stadje komt te liggen, moet namelijk maar afwachten of er op die dag überhaupt winkels open zijn, en zelfs voor restaurants is dat lang niet altijd gegarandeerd! In onze tien jaren in de vaart zullen we leren, dat je op héél veel plaatsen de weg moet weten én de sluitingstijden moet kennen om te voorkomen dat je af en toe je neus stoot...

Vorbij Inor

Op de maandagochtend beginnen we vol goede moed aan de volgende, ongetwijfeld ook weer avontuurlijke dag; al vóór half zeven worden de trossen losgegooid en even later glijdt de 'Noorderzon' weer traag en statig door het prachtige landschap. Wat verderop passeren we de sluis van Remilly, die als een van de eerste volledig automatisch is gemaakt: we passeren een bolvormige radarantenne op de wal, die onze passage vaststelt, en prompt begint de sluis kolk vóór ons, die nog vol water staat, leeg te lopen. Even later draaien de deuren hydraulisch open en kunnen we invaren. Als we de touwen en de staalkabel vast hebben zitten, hoeven we alleen nog maar een stang in de sluiswand even omhoog te drukken om de deuren weer volautomatisch te laten sluiten en de kleppen voor het vullen van de kolk te openen. Als de sluis volledig gevuld is gaan ook de bovendeuren automatisch open en klaar is Kees!

Achter deze sluis ligt een sluiskanaaltje, dat hier al wat langer is dan we tot nu toe hebben gezien. En terwijl we door dat kanaaltje varen, horen we voor het eerst dat onze scheepsmotor een nogal onregelmatig geluid maakt: het toerental wordt nu eens lager, dan weer hoger, en het schip komt ook veel moeilijker op snelheid dan we gewend waren. Peter concludeert, dat de brandstoffilters van de motor wel eens verstopt zouden kunnen zijn, en hij probeert in te schatten hoe lang het zou duren om die te vervangen. Als hij denkt, dat dit klusje in een kleine twintig minuten wel te doen moet zijn, leg ik de 'Noorderzon' stil in het kanaal, en Peter gaat, voorzien van werkhandschoenen vanwege de hete motor en een kist gereedschap, de machinekamer in. Minder dan een kwartier later is het klusje geklaard en kan ik de motor weer starten. Dat lukt prima en na dit korte maar overzichtelijke oponthoud schuiven we weer verder door de laatste honderd meter van dit zijkanaal en dan de rivier weer op. De motor lijkt het nu weer prima te doen en de onregelmatigheid van het toerental is verdwenen.

In een opperbeste stemming – het eerste technische probleem hebben we immers keurig zelf opgelost – passeren we de sluizen van Mouzon, l'Alma en Pouilly en schuiven rond het middaguur sluis 32 van Inor in. Maar onze opperbeste stemming slaat al gauw om als we boven de sluis van Inor, in het lange sluiskanaal dat daar op volgt, opnieuw horen hoe de motor weer kuren krijgt: het lijkt nog altijd hetzelfde probleem, een toe- en afnemend toerental dat gepaard gaat met een wel bijzonder lage snelheid. Met de motorhandleiding in de hand puzzelen we naar mogelijke andere oorzaken van dit euvel: kan het een luchtfilter zijn, of vuil in de brandstof? We komen er niet helemaal uit en het probleem begint ons behoorlijk zorgen te baren, want als we nu motorpech zouden krijgen, komt natuurlijk al snel de aangegeven losdatum in het geding!

Na enige tijd horen we Gerard weer binnen het bereik van de marifoon komen – we waren sinds gistermiddag een beetje op hem uitgelopen, maar hij is ons weer dicht genoeg genaderd om verstaanbaar te zijn. We leggen hem uit welk probleem we hebben en dat we ons grote zorgen maken en eigenlijk zelf geen oplossing kunnen bedenken. Gerard vraagt ons eerst te beschrijven wat er nou precies loos is, en dus leggen we hem uitvoerig uit dat de motor af en toe helemaal op eigen gezag langzamer gaat draaien en dat dan de snelheid al snel uit het schip is. Dan vraagt Gerard:

“Hoeveel toeren draaien jullie daar eigenlijk?”

“Nou, op de rivier zo’n 1600 à 1800 toeren, maar in de kanaalstukken iets minder, misschien 1200 toeren, ” antwoord ik naar waarheid. Tot onze verbazing klinkt een hartelijke lach uit de marifoon, voordat Gerard zegt:

“Probeer dat eens terug te brengen naar 600 of 700!” Als ik doe wat hij zegt, merken we tot onze verbazing dat de ‘Noorderzon’ niet langzamer gaat varen, maar juist sneller! En inderdaad houdt de onregelmatigheid in het toerental onmiddellijk op en draait de motor weer met eenzelfde eentonig gebrom als voorheen – alleen nu langzamer en dus met minder lawaai én minder verbruik! We zijn verbijsterd: hadden we nu dus net een keer nodeloos de brandstoffilters vervangen? Gerard legt uit:

“Die sloten die ze hier kanaal noemen zijn zó ondiep, dat je door je eigen zuiging bij te hoge snelheid alle water onder het schip vandaan trekt! Je trekt als het ware het schip vanzelf naar de bodem toe, en hoe dichter het daar bij komt, hoe meer weerstand er ontstaat en hoe meer je schroef niet meer door het water, maar eerder door de modder maalt. Dát verklaart het teruglopen van het toerental: de schroef wil dan gewoon niet sneller meer rond. En bovendien heb je er niks aan, want door de alsmar toenemende zuiging wordt de snelheid er vanzelf uitgehaald, het kost je dus alleen een enorme hoeveelheid brandstof waar je niks voor terugkrijgt. Stationair is voor de meeste schepen hard genoeg in deze prutsloten!”

Nog altijd enigszins bezorgd vervolgen we met stationair draaiende motor onze weg door het sluiskanaal, maar inderdaad blijven de onregelmatigheden in de toerentallen nu uit. Wel is de snelheid teruggezakt van 6 naar 4 kilometer per uur, maar volgens Gerard is dat voor dit ‘droge’ stuk héél normaal. De héél letterlijke betekenis van het woord ‘droog’ dat je schippers vaak hoort gebruiken dringt met een schok tot ons door: hier varen we, met meer dan 100 ton schip plus 250 ton lading, door een kanaaltje dat nauwelijks diep genoeg is om een afstand van meer dan 20 centimeter tussen ons vlak en de bodem te garanderen!

Na ruim een uur varen moeten we constateren, dat Gerards vermoeden juist is geweest. Er doen zich geen nadere problemen met de motortoerentallen voor. Gelukkig dat we de reden al hier en nu weten: anders hadden we tot aan Lyon vast en zeker drie keer meer brandstof verbruikt dan geschat, zonder ook maar één minuut eerder aan te komen. We stellen vast dat we nog altijd een hoop basale kennis, die nodig is voor dit werk, missen.

Met onze ‘nieuwe’ kruissnelheid doen we er anderhalf uur over om de keersluis bij het dorpje Stenay te bereiken aan het eind van het zes kilometer lange sluiskanaaltje. We begrijpen nu dus ook waarom Gerard de vorige dag onze verwachtingen wat probeerde te temperen: vanaf hier verloopt de vaarweg namelijk steeds méér door de kleine, ondiepe sluiskanalen en steeds minder door de rivier. De voortgangssnelheid zal dus zeker nog verder afnemen.

Wat die trage voortgang dan weer wel totaal goed maakt is het feit, dat het schip met de snelheid van een wandelaar langs de mooiste landschappen en door de fraaiste natuur glijdt. Geen enkel ander vervoermiddel biedt zo direct zicht op wat vaak ‘de mooiste achtertuin van Europa’ is genoemd. En door die lage snelheid is er dus ruim voldoende tijd om rondkijkend van die tuin te genieten. De natuur helpt daar nog een handje bij door allerlei vogels en andere dieren in de onmiddellijke omgeving van de rivier of het kanaal bijeen te brengen. De dieren drinken er of scharrelen er hun kostje bij elkaar, zodat de bemanning van een schip veelvuldig wordt verrast door een ijsvogeltje op het voorschip, een otter in de oever of een hert in de aangrenzende weilanden.

Grote roofvogels cirkelen er regelmatig boven de velden, ‘biddend’ terwijl ze speuren naar een sappige veldmuis of zelfs een jong konijn. We zien op een gegeven moment zelfs een groep wilde zwijnen, vader, moeder en een stuk of wat jongen, die hun dorst lessen op een plaats waar ze vlak boven het water kunnen komen. Er is in feite iedere kilometer wel wat te zien.

Maar er moet natuurlijk ook nog gewerkt worden. Omdat het maandag is, en we nog contact met de bevrachter moeten leggen om te horen hoe we de in Givet achterwege gelaten douanecontrole moeten oplossen, stap ik in Stenay even op de sluis van boord om naar een plaatselijke telefooncel te lopen en naar Nederland te bellen, voorzien van een ruime boodschappentas vol muntjes. Gelukkig blijkt al gauw dat de gevolgen van ons besluit om door te varen meevallen: er is óók een bureau van de douane in Chalon-sur-Saône, waar we simpelweg kunnen stoppen en ons dan moeten aanmelden. De ‘dédouanement’ kan dan in Chalon gebeuren. Opgelucht stap ik weer aan boord en vervolgen we de reis. Maar als ik een uur later tussen twee sluizen een ruwe schatting maak van het moment, waarop we in Chalon zullen zijn, slaat de schrik me opnieuw om het hart: als de voortekenen niet bedriegen zullen we namelijk in Chalon aankomen op een Vrijdagmiddag! Met als gevolg dat zich hetzelfde probleem zal voordoen als in Givet, namelijk dat het twee volle dagen verlies zal opleveren als we moeten wachten tot de dienstdoende douanier op maandagochtend zijn vrije weekend achter de rug heeft! Het zal toch niet zo zijn, dat de bureaucratie ons toch nog weet te vertragen!

Desgevraagd komt Gerard, de radio-vraagbaak, tot ongeveer dezelfde conclusie: als alles verloopt zoals het in de meeste gevallen gaat zijn we laat op een vrijdagmiddag in Chalon – en dus té laat voor een ambtenaar. Het enige dat we nog kunnen doen is alles op alles zetten om zo snel mogelijk de Saône te bereiken en dan zien of we de ‘dédouanement’ nog op vrijdagmiddag kunnen afwikkelen, óf zo rustig aan doen dat we pas maandagochtend in Chalon zijn. Dat laatste idee staat ons véél meer aan dan het eerste, want de tocht is al spannend – en inspannend – genoeg, ook zonder de stress van net wel of net niet op een bepaalde tijd ergens te zijn.

De vaart voert ons verder door Mouzay en Dun-sur-Meuse, nu eens door smalle en ondiepe sluiskanaaltjes, dan weer door de rivierdelen, die breder en dieper zijn maar waar we toch ook steeds voorzichtiger moeten worden om niet het risico te lopen dat we naast de diepste geul terecht komen. Gerard licht via de radio toe dat doorgans de kant van de rivier waar het jaagpad langs loopt ook de kant is waar het meeste water staat. Historisch was dat immers de plaats waar de ‘gejaagde’ schepen (d.w.z. schepen die door menskracht of paardenkracht werden voortgetrokken, gejaagd dus) hebben gevaren en waar de vaarwegbeheerder dus de wat diepere geul onderhield. Op veel plaatsen blijkt ook vandaag de dag nog, dat de jaagpadzijde van een rivier zelfs op minder dan drie meter uit de oever voldoende diep is, terwijl de andere zijde soms al dertig meter vanaf de oever te ondiep wordt. We knopen deze kennis goed in de oren en vervolgen onze weg tot we rond sluitingstijd bij de keersluis van Vilosnes aankomen. Een keersluis is een sluis, die bij normale waterstanden aan beide kanten open staat en die dus zonder te hoeven schutten (of schudden) gepasseerd kan worden. Omdat de Maas ten tijde van onze passage op een normale waterstand staat, zijn inderdaad beide deuren van de keersluis open, en Gerard, nog altijd achter ons, stelt voor dat we in die keersluis vastmaken voor de nacht en bij hem aan boord komen eten. Hij heeft al nagevraagd bij de sluiswachter of er wellicht andere schepen daar in de buurt varen en er blijkt niets in de opvaart én niets in de afvaart te zijn, zodat we niet het risico lopen dat we voor iemand in de weg liggen. Zo gezegd, zo gedaan; het is immers ook een erg gemakkelijke manier van vastmaken als je alleen maar in de sluis hoeft te gaan stilliggen en een touw om een van de sluisborders hoeft te

knopen. Om ervoor te zorgen dat ook de 'Maria' gemakkelijk kan vastmaken, laten we de 'Noorderzon' tot meer dan de helft de kolk voorbij drijven, zodat in de achterste helft van de kolk de 'Maria' kan vastknopen.

Als beide schepen pal achter elkaar in de keersluis liggen en de beide motoren stilgezet zijn, genieten we samen met Gerard en zijn matroos nog even na van de stilte en de rust. Het dorp Vilosnes-Haraumont heeft weliswaar een camping, maar veel herrie komt daar niet vandaan en de dichtstbijzijnde wegen liggen vele honderden meters van ons verwijderd. Het is een heerlijke rustige avond en als we na ruim een uur aan boord van de 'Maria' stappen om een van Gerards specialiteiten te proeven (gestoofde uien met roquefort, gekookte 'rode' aardappeltjes – een specialiteit uit de streek die 'ratjes' wordt genoemd – en een lekker lapje vlees) nemen we voor de zekerheid niet één, maar twee flessen Côte du Rhône mee. Ze zullen allebei op gaan deze avond!

Klein – kleiner – kleinst

Nog vijf sluizen scheiden ons van de stad Verdun, de eerste stad van redelijke omvang sinds Charleville-Mézières. Maar ook de stad waar de eerste écht kleine spitsensluis ‘genomen’ zal moeten worden, en dat is iets waar we vooraf toch best wel een beetje bezorgd over zijn. Want al gaat het schutten met de grote massa van de geladen ‘Noorderzon’ ons tot nu toe goed af, we zijn ons er wél in elke sluis van bewust, dat het met nog tien meter minder lengte en een volle meter minder breedte een heel stuk lastiger zal zijn om het schip zonder kleerscheuren boven te krijgen.

Voor het zo ver is knopen we het schip aan de kade in Verdun nog even vast om een aantal verse voorraden aan te vullen, zoals vlees, melk, groente en fruit. Als de foerage weer op peil is, maken we los en varen door de twee super-lage bruggen van Verdun in de richting van sluis 19, de eerste die niet langer dan 40 meter is en 5,20 meter breed. Tot overmaat van ramp overbrugt deze sluis ook nog eens een relatief groot hoogteverschil van meer dan 3 meter; in veel sluizen in deze streek is het hoogteverschil kleiner, soms zelfs maar ruim één meter. En hoe groter het hoogteverschil, des te sterker zijn ook de krachten die op het schip werken bij het opschutten. We kunnen onze borst dus nat maken!

Als we zenuwachtig, maar bloedvoorzichtig, de kop van de ‘Noorderzon’ naar de sluis sturen en ik zoals we hebben geleerd over de zij van het schip naar de hoek van de sluismuur kijk, kan ik al zien dat we inderdaad hoogstens enkele centimeters speling hebben. Niks decimeters, laat staan de volle meter die we tot op dit punt steeds over hadden in de sluizen. Maar we slagen er in om de boeg netjes tussen de deuren te krijgen, en zelfs het achterschip ligt er relatief keurig recht voor als we, tegen de druk van het moeilijk wegstromende water in, met wat méér schroefwater dan we gewend zijn het schip naar binnen dwingen.

Als ik de staalkabel met een steek op de bolder vast zet, gebaart Peter vanuit de stuurhut al dat ik toch écht nog een heel stuk verder naar voren moet! Ik kijk over het voorschip naar de sluisdrempel,

Kader acht: Het gevaar zit in de ANKERS

Voor ‘beginnelingen’ lijkt de krappe BREEDTE van de sluizen in het begin het grootste gevaar, maar in werkelijkheid is de LENGTE veel gevaarlijker! Omdat een spits in de lengte maar enkele decimeters speling heeft, moet het schip relatief tot vlak bij de deuren gelegd worden om de achterdeuren dicht te kunnen draaien. Maar omdat de voordeuren doorgaans ‘vakken’ hebben van zware stalen balken, mag een schip absoluut niet te ver naar voren bewegen, omdat anders de uitstekende delen – meestal dus de ankers - onder die balken kunnen blijven haken. Als dat gebeurt, tilt het opschuttende schip de bovendeur uit hun scharnieren en is een ramp onafwendbaar: ofwel het schip wordt met de kop onder water getrokken, of de deuren komen uit hun hengsels. In beide gevallen ontstaat er rampzalig veel schade en een langdurige stremming....

Nieuwere sluizen hebben meestal een dikke afdekplaat vóór de deurbalken om dit risico te voorkomen. Nieuwere schepen hebben bovendien de verplichting om hun ankers ‘verzonken’ tegen de boeg aan te trekken, zodat ze niet uitsteken.

waar ik voor mijn gevoel al beangstigend dicht bij zit, maar ik maak toch nog even de kabel los. Pas als ik ieder moment verwacht de dreun te voelen van het moment dat we met de boeg tegen de sluisdrempel knallen, gebaart Peter dan het goed is. Tot mijn grote schrik begint de sluiswachter gelijk met het dichtdraaien van één van de deuren, en dat terwijl ik nog helemaal geen tegendraad vast heb, die de 'Noorderzon' moet beletten weer achteruit te drijven. En dat gebeurt dus ook prompt: even later stoot de achtersteven van het zware schip tegen de net onder een hoek van 45 graden dicht staande deur. De sluiswachter moppert en vloekt, terwijl ik nog aan het modderen ben in een poging om de tegendraad vast en vastgezet te krijgen. Als dat uiteindelijk gelukt is, kunnen tenminste de beide deuren achter de 'Noorderzon' normaal dicht.

Als de kleppen in de bovendeuren open gaan, zie ik tot mijn grote verontrusting hoe het schip, door de relatief schuine hoek die het 'steek-eind' maakt, bij iedere meter stijging ook een aantal centimeters naar vóór gaat. En dat terwijl het steekeind door de waterdruk al ZO strak staat, dat het onmogelijk is om de kabel alsnog dóór te halen. Ik hou mijn hart vast, maar tenslotte zie ik tot mijn opluchting hoe de twee ankers van de 'Noorderzon' op slechts enkele millimeters de dwarsbalken van de deuren missen.....

Als we boven zijn en we de bovendeuren kunnen opendraaien, zie ik tot mijn verbazing de 'Maria' al om de laatste bocht beneden de sluis verschijnen! Blijkbaar heeft de hele operatie ons zó veel tijd gekost dat Gerard nu op letterlijk één schutting afstand achter ons ligt. Als het zo door gaat zullen we hem gaan ophouden, en dan moeten we maar overwegen om hem vóór te laten, al vinden we zijn aanwezigheid pal achter ons eigenlijk wel een geruststellende gedachte.

We haasten ons in ieder geval met uitvaren, en als we het korte tunneltje van Verdun, dat onder de 'Citadelle' door gaat, uit komen, zitten we gelijk weer in een rivierpand, waar we dus weer wat meer gas kunnen geven dan in de 'droge' sluiskanaaltjes..... denken we. Al na de eerste de beste bocht blijkt dat we met onze bakboordkim over de grond schuiven! Het zijn dus niet alleen de sluisen, die hier krapper bemeten zijn, het geldt blijkbaar voor de héle vaarweg! We kunnen nog net voorkomen dat we vast varen, en voorzichtig schuiven we verder naar de sluis van Belleray. Daar herhaalt zich de oefening in precisie-varen die we iets eerder in Verdun al hebben gedaan. Maar dit keer zijn we gewaarschuwd: we weten dat het voorschip angstig dicht bij de drempel moet komen, willen de beneden-deuren achter het schip dicht kunnen, en we weten dat we de kabel goed moeten doorhalen zodra we daar de kans voor krijgen, omdat het nou eenmaal niet meer dan zo'n TIEN centimeter over houdt. En dit keer slagen we erin om in de gebruikelijke tijd in te varen, op te schutten en weer uit te varen. We horen even later van Gerard over de marifoon dat de sluis netjes klaar staat voor hem als hij er arriveert.

De volgende zeven sluisen liggen allemaal in een lateraalkanaal, dat hier bijna 25 kilometer lang is. We komen dus tot de eerstvolgende stad, Saint-Mihiel, nauwelijks nog in de Maas. De voortgang is dan ook navenant: met nog geen vijf kilometer per uur schuiven we door het landschap, af en toe vergezeld door een lokale verbindingsweg op de bakboord-oever. Vaak ook is er geen weg te bekennen en varen we door stille en verlaten landbouwgebieden. Iedere drie à vier kilometer komen we bij een sluis, en soms liggen daar kleine dorpjes bij, zoals het dorpje Dieu waar we op aanwijzing van Gerard in het lokale kruidenierswinkeltje nog snel even een paar ontbrekende etenswaren kunnen aanvullen. Het winkeltje ligt letterlijk op dertig meter van de sluis, zodat de inkopen kunnen gebeuren terwijl het schip aan het omhoogkomen is. Leve de efficiency!

We komen de reeks van ondiepe sluiskanaaltjes deze dag niet meer uit. Bij de sluis van Ambly deelt de sluiswachter ons mee dat we beneden de sluis van Troyon zullen moeten vastmaken. Als we die sluis naderen, speuren we vergeefs naar een mogelijkheid om de 'Noorderzon' vast te maken. Niets. Geen bolders, zelfs geen boom te bekennen op een van de beide oevers. Er is alleen de beneden-deur van de sluis zelf, en al bij de eerste de beste poging om met de geladen 'Noorderzon' in de buurt van een van de oevers te komen voelen we hoe het schip gelijk de bodem raakt. Onmogelijk, dus. De enige optie lijkt ons om het schip héél voorzichtig met de kop tussen de twee hoeken van de sluismuur te laten drijven en dan te zien of we met een touw een van de sluisbolders kunnen bereiken.

Superlangzaam laten we het schip naar voren drijven. Als ik, op het voorschip staand, zie dat ook hier de sluisdeuren om de halve meter horizontale dwarsbalken hebben, besluit ik om met de lus van een touw om mijn nek tegen de deur op te klimmen en de lus boven op een bolder te leggen. En zo liggen we even later, met voor de zekerheid een autobandje voor de ankers om de deur niet te beschadigen, geïmproviseerd afgemeerd. We horen van Gerard dat die, om het zichzelf gemakkelijk te maken, aan de kade in Dieu is blijven liggen.

Na een rustige nacht op deze super-stille plek worden we de volgende ochtend wakker van de sluiswachter, die al op de deuren staat. Hij geeft zonder veel commentaar de lus van ons touw aan, zodat wij het schip een stukje achteruit kunnen laten drijven terwijl hij de kolk laat leeglopen. Want gek genoeg heeft dat leeglopen tot gevolg, dat het schip er door naar VOREN wordt geduwd in plaats van naar achter. Maar met wat extra slagen met de schroef slagen we er in het schip eventjes in positie te houden en even later, als beide deuren open staan, schuift de 'Noorderzon' voor alweer een nieuwe vaardag de sluis in. In de eerste uren van deze dag passeren we zo Troyon, Lacroix en Rouvrois om koers te zetten naar een van de laatste stukjes van de rivier, bij Saint-Mihiel dus.

Als we na enkele uren de stem van Gerard weer uit de marifoon horen klinken, is het met een waarschuwing: het schijnt dat het kanaaltje aan het eind, vlak voordat de rivier weer wordt bereikt, verschrikkelijk ondiep is. Bij de keerdeur van Maizey (een keerdeur is een sluisdeur waarmee het kanaaltje in tijden van hoog water van de rivier kan worden afgesloten, zodat niet ook alle landerijen langs het kanaal onder water lopen) hebben veel schepen moeite vooruit te komen, meldt onze hulpvaardige 'buurman'. Dus als we een uurtje later die keerdeur passeren en we hebben nog altijd een aardig gangetje, dan valt dat ons in eerste instantie ontzettend mee. Maar dan inééns gebeurt het: de 'Noorderzon' ligt stil! We kijken elkaar even verbaasd aan, en na korte tijd proberen we voorzichtig een beetje gas bij te geven. Geen resultaat. We lijken wel muurvast gevaren! Wat nu?

Gerard adviseert om de schroef stil te zetten, minstens vijf minuten te wachten en het dan héél voorzichtig nog eens te proberen. En hij belooft dat hij de sluiswachter zal laten wachten met het vullen van zijn laatste sluis, want als daarvan de kleppen in de bovendeuren open gaan wordt er nóg meer water onttrokken aan het kanaalvak waar wij in zitten. Hoewel we ons moeilijk kunnen voorstellen dat het verschil tussen varen en vastzitten van zulke minuscule effecten af zou hangen, doen we wat hij zegt. En gek: als we na vijf minuten de schroef zachtjes laten draaien, komt tergend traag de 'Noorderzon' weer een beetje in beweging! Maar het schip zal nog vijf keer stilvallen en dan vijf minuten later weer voorzichtig verder drijven, voordat we eindelijk de uitmonding van het zijkanaaltje in de rivier bereiken en weer een normale snelheid halen.

Als we horen, dat het Gerard achter ons een heel stuk minder beroerd af gaat, laten we ons er van overtuigen dat het verschil zit in de 14 centimeter, die de 'Maria' minder diep afgeladen is dan de 'Noorderzon'. Omdat ons schip een 'slechte lader' is (dat is schippersjargon voor een schip dat relatief ver inzinkt bij een bepaald tonnage) liggen wij met onze 253 ton aan de voorzijde 2,04 meter diep, terwijl de 'Maria' met 249 ton maar 1,90 diep ligt. Bovendien, zo legt Gerard geduldig uit aan ons, landrotten, stuurt hij nog met een stuurwiel in plaats van met een autopiloot. Dat is weliswaar veel vermoeiender, maar het heeft als voordeel dat een ervaren schipper 'voelt' waar het vaarwater ondiep wordt, omdat door de zuiging het roer zijwaarts weg trekt. Door dat grotere gevoel voor de diepte ter plaatse zal een handmatig sturende schipper veel eerder vaart minderen dan een schipper met een autopiloot, die immers de zuigingseffecten ongemerkt opvangt zodat de schipper zich van geen gevaar bewust is. Zo heeft iedere vooruitgang dus ook weer nadelen...

Remplaçant

Het riviergedeelte door Saint-Mihiel leggen we zonder veel problemen af, al is het af en toe toch nog een beetje gokken waar – in de breedte van de rivier gezien – de diepere delen van het vaarwater zitten. We zijn ons door de problemen met de ondiepe kanaalgedeelten wel heel bewust geworden van het feit, dat we iets dieper geladen zijn dan de meeste andere schepen hier. En dat betekent natuurlijk, dat obstakels die andere schepen moeiteloos kunnen passeren voor ons plotseling catastrofaal zouden kunnen zijn. Hoe het ook zij, we varen met een redelijke snelheid door Saint-Mihiel en schutten er korte tijd later ook door de gelijknamige sluis, waarmee we tot de laatste reeks van tien sluisen in de Maas zijn gevorderd. Het kanaalsegment boven de sluis van Saint-Mihiel blijkt voor de verandering eens verrassend breed EN verrassend diep te zijn, zodat we hier behoorlijk uitlopen op de ‘Maria’ die op breed en diep water duidelijk minder snel is dan de ‘Noorderzon’. Dát is dan weer het voordeel van zo’n ‘slechte lader’: het zijn vaak snelle schepen.

Als we het sluiskanaaltje van Les Koeurs in draaien zijn we nog drie sluisen, een keersluis en een kort tunneltje verwijderd van de laatste riviervakken in het Canal de la Meuse. We zullen dan nog één sluiskanaal krijgen met vijf sluisen, voordat we in het Canal de la Marne au Rhin uitkomen, waar we door een wat langere tunnel gaan. Maar voor het zo ver is moeten we nog 25 kilometer varen. En bij het invaren van het sluiskanaaltje zien we tot onze verbazing, dat sluis 9 van Les Koeurs aan de beneden-zijde nog dicht is. Zouden we een tegenligger krijgen? Er is ons door geen van de sluiswachters gemeld dat we andere schepen zouden moeten gaan tegenkomen.

We laten de ‘Noorderzon’ maar even rustig drijven, maar als we op de sluis geen enkele actie kunnen onderscheiden, besluiten we toch maar eens een kort stootje op de scheepshoorn te geven. Zodra we dat gedaan hebben, zien we een typje koortsachtig heen en weer rennen op de sluis, kleppen openend, over de deuren rennend, naar de andere kant verdwijnend, en even later weer verschijnend om dezelfde kleppen, die net gesloten zijn, weer open te draaien, en dat alles in een overduidelijke staat van volkomen paniek. Als ik de verrekijker erbij pak om het van wat dichterbij te bezien, zie ik dat er een piepjonge, frisse scholier op de sluis heen en weer rent, gekleed in een spannende, strak zittende lycra wielrennersoutfit! Door de verrekijker ziet het er voor ons, twee ‘gay’ schippers, bijzonder smakelijk uit, maar we kunnen ons niet voorstellen dat ze die knul daar voor óns plezier hebben neergezet, te meer omdat het hele fenomeen homoschipper ten tijde van onze reis in Nederland zeldzaam, maar in Frankrijk onbestaanbaar was. Hoe het ook zij, we wachten geduldig af op wat komen gaat.

Pas na een goed kwartier zien we tot onze verbijstering een piepklein jachtje vanuit het hogere pand de sluis in komen varen! De mooie sluiswachter had kennelijk niet geweten wie eerst te laten passeren, hoewel in alle Franse reglementen de beroepsvaart voorgaat voor de pleziervaart. Dit akkefietje houdt ons alles bij elkaar ruim een half uur op, en als het jachtje uiteindelijk – breed wuivend, natuurlijk – aan onze kant de sluis verlaat en wij invaren, staat de ‘wielrenner’ met het zweet op het voorhoofd af te wachten. Blijkbaar verwacht hij dat wij hem in alle toonaarden verrot zullen schelden, of althans, zo kijkt hij. Als we goed en wel vast liggen, de deuren sluiten en met hem in gesprek komen, blijkt hij een vakantiekracht te zijn die in deze zomerperiode invalt voor het vaste sluispersoneel, dat dan veelal met vakantie gaat. Deze vervangers worden ‘remplaçanten’ genoemd en hoewel er zeker bij zijn die aardig weten wat ze moeten doen zijn er ook, die totaal geen notie hebben van wat hun werk precies inhoudt. Er zijn gevallen bekend van invallers die hele

kanaalpanden hebben laten leeglopen omdat ze niet snapten hoe ze met de kleppen in de sluisdeuren om moesten gaan. Onze remplaçant hoort gelukkig niet bij deze categorie, en voordat we boven zijn heeft hij zich al omstandig verontschuldigd: hij had ons domweg nog niet zo snel verwacht en had daarom de sluis alvast klaargezet voor het jacht. Vooruit, zand erover, het is verder ook gewoon een aardige knul en je kan immers ook niet iedere werkstudent uitschelden voor het gebrek aan instructie dat hij van zijn baas heeft gehad.....

Bovendien is het soms ook een verademing om met een misschien minder kundige, maar wel enthousiaste jonge gast te schutten: de veelal wat morsige en ook soms ronduit aartsluie ambtenaren van de vaarwegbeheerder (Voies Navigables de France, of kortweg VNF) hebben nog wel eens de neiging erg duidelijk te laten merken dat ze niet heel blij worden van hun werk, en dan begint zo iemand, vooral als die ook nog een aantal sluizen meerrijdt met zijn dienstautootje, na enige tijd behoorlijk op je zenuwen te werken. Die vervangers zijn ook veel meer bereid de passerende schipper ter wille te zijn, terwijl de oude garde het liefst 's ochtends een half uur te laat op komt draven om dan ter compensatie 's avonds ook maar een half uur eerder te stoppen. Dat geeft niks als je als passerende schipper geen haast hebt, maar in een geval zoals het onze, dus als je hoopt nog net op tijd ergens op een bepaalde plaats te zijn, dan is die neiging om de kantjes er van af te lopen behoorlijk frustrerend. En tenslotte helpt de frisse aantrekkelijkheid van zo'n werkstudent natuurlijk ook, in vergelijking tot de soms tandeloze inteeltkoppen die je veel vaker op de sluizen ziet.



Tot onze vreugde zal onze 'wielrenner' zich, zo legt hij uit, ook bij de volgende sluis bij ons vervoegen; de twee sluizen worden door één man bediend. Als wij uitgevaren zijn, draait de jongen eerst de bovendeur achter ons schip dicht voor de 'Maria'. Dan stapt hij op zijn racefiets en mogen we nog een keer extra genieten van het sportieve jonge lijf in die bijna exhibitionistische outfit waar wielrenners allemaal gek op schijnen te zijn. We maken bijna ruzie om de verrekijker! En als we tijdens het invaren zien, dat de stoere jongen zich tijdens ons invaren op het gras in de zon heeft uitgestrekt en daarbij de bovenste helft van de lycra outfit heeft afgestroopt, beginnen we bijna te denken dat hij ons door heeft en het er om doet! Als hij met ontbloot bovenlijf zijn sluisdeur dicht draait, zie ik Peters blik zeggen: "We blijven hier wonen!"

Maar aan alle goede dingen komt een eind, natuurlijk; omdat sluis 9 van Les Koeurs en sluis 8 van Han vlak bij elkaar liggen, zijn we al vrij snel de beide sluizen gepasseerd. Op de bovendeur van sluis Han nemen we als goede vrienden afscheid van onze prachtige invaller en zijn racefiets. Intussen is ook Gerard weer binnen het bereik van de marifoon. Daardoor kunnen we hém waarschuwen voor de remplaçant die nog onderweg is naar hem toe, en worden wij tijdig gewaarschuwd voor het tunneltje, dat iets verderop in dit kanaal ligt en dat aan het andere uiteinde een van de beruchte haakse bochten heeft, waar de Franse kanalen vól mee zitten. Nog een laatste keer wuivend naar de strakke lycrajongens als die weer op zijn fiets springt om terug te racen naar de vorige sluis, gaan we op weg naar het lastige tunneltje. We kunnen het dus voorzichtig invaren en er nog véél voorzichtiger aan de andere kant weer uitvaren, en dan lukt het ons zowaar om in één vloeiende beweging de bocht te maken die inderdaad buitengewoon beroerd ligt. We zijn trots op onszelf en hebben de illusie dat we het allemaal behoorlijk onder de knie beginnen te krijgen. Na een lang en

saai recht stuk kanaal en de sluis van Vadonville varen we door de beide lage spoorbruggen van L rouville en een keersluis het op één na laatste riviergedeelte van het Canal de la Meuse in, om daar al na een ruime kilometer weer af te draaien, het sluiskanaal van Commercy in. Maar dan is het al bijna het einde van de vaardag, die door een paar vertragingen en tegenslagen wat minder vlot is verlopen en waarop we aanzienlijk minder gevorderd zijn dan we, met het licht op de vrijdagmiddag voor de dédouanement, hadden gehoopt. We schutten in sluis 6 van Commercy nog op, en dan maken we aan een van de zeldzame rechte en bereikbare kades vast, vlak bij het centrum van Commercy waar we opnieuw in de gelegenheid zijn inkopen te doen en waar we die avond zelfs voor het eerst sinds vele dagen weer eens in een restaurant kunnen gaan eten.

Als we de volgende morgen weer losmaken, zijn we al binnen tien minuten op het allerlaatste stukje van de bevaarbare Maas. Hier slingert de vaargeul zich op onnavolgbare wijze tussen rode en groene vaarwegtonnetjes door – die overigens ook net zo vaak wegspoelen als dat ze worden uitgelegd door de VNF. Je kan aan de breedte zien, dat het nog verder bevaarbaar maken van de Maas niet echt doenlijk geweest zou zijn, en als we na een tweetal kilometers op een brug af lijken te varen, die duidelijk v  l te laag is voor de ‘Noorderzon’, stellen we tot onze opluchting vast dat de invaart tot het laatste sluiskanaaltje van het Canal de la Meuse net vóór deze brug in de bakboordoever ligt. Als we een uur later sluis 5 van Eurville aan de bovenkant uitvaren, resteren nog de vier laatste Maassluizen, die niet handbediend maar automatisch zijn³⁾. Die vier sluizen liggen vlak achter elkaar, met steeds enkele honderden meters kanaal tussen de vier kolken, die bovendien alle vier behoorlijk hoog zijn, hoger dan de 2,5   3 meter die we gewend zijn. Kort vóór het middaguur schuiven we langzaam de laatste sluis, sluis 1 van Troussey, uit en komen dan vijftig meter verder in het kraakheldere schone water van het ‘Canal de la Marne au Rhin’ uit.

Van de Marne naar de Rijn

De routes, waarlangs schepen vanuit Nederland in Zuid-Frankrijk kunnen komen, lopen weliswaar voor het leeuwendeel van Noord naar Zuid, maar op enkele plaatsen is het onvermijdelijk om gebruik te maken van de dwarsverbindingen in Oost-West richting. Het al eerder gepasseerde Canal des Ardennes is zo'n Oost-West-verbinding, maar ook aan het eind van het Canal de la Meuse moeten we enkele tientallen kilometers lang gebruik maken van zo'n dwars-route: het Canal de la Marne au Rhin. Dit kanaal dateert uit de 19^e eeuw (het werd voltooid in 1853) en het verbindt de Marne bij Vitry-le-François via Toul en Nancy met de Rijn bij Straatsburg.

Omdat het Canal de la Marne au Rhin ouder is dan het Canal de la Meuse (dat onder de naam 'Canal de l'Est – Branche Nord' tussen 1874 en 1882 werd aangelegd) is voor het tracé van dit laatste kanaal besloten het over een afstand van een twintigtal kilometers, tussen Troussey en de Moezel, gebruik te laten maken van het al bestaande Marne-Rijnkanaal. Dit kanaal maakte op zijn beurt weer gebruik van de gekanaliseerde Moezel, die het tot bij Nancy volgde. Oorspronkelijk was het kanaal op deze plaatsen een lateraalkanaal van de Moezel. Die rivier werd bij Liverdun overgestoken met behulp van een aquaduct. Sinds de uitbouw van de Moezel tot grootscheeps vaarwater in 1964 is een nieuwe uitmonding van het Marne-Rijnkanaal bij Toul gerealiseerd. Nu komt de scheepvaart bij die plaats in de ook voor grote schepen bevaarbare Moezel uit. Naar bakboord gaat het richting Nancy, Duitsland en de rest van het Marne-Rijnkanaal. Naar stuurboord richting Neuves-Maisons, waar het grootscheepse vaarwater weer eindigt en waar het oude 'Canal de l'Est – Branche Sud' – nu het Canal des Vosges geheten – er weer op aansluit. Toul werd op die manier het knooppunt waar de noord- en zuidtak van het Canal de l'Est en de oost- en west-tak van het Canal de la Marne au Rhin allemaal bij elkaar kwamen.

Tussen de plaats waar wij nu in het Marne-Rijnkanaal uitkomen en de monding in de Moezel zit nog wel ruim 20 kilometer; de eerste tien kilometer gaan door een lang pand helemaal zonder sluizen, de laatste tien kilometer door een tunnel en maar liefst 21 sluizen! Dat wordt dus hard werken – en een nieuwe ervaring, omdat in dit gedeelte de sluizen 'af' schutten in plaats van 'op' – maar voorlopig kunnen we eerst nog bijna 2 uur lang voortkabbelen in dit lange pand.

Het eerste wat ons opvalt is dat het water hier ongelooflijk helder en doorzichtig is: het lijkt wel tropisch zeewater, zo diep kunnen we kijken. Het laat wel iets te goed zien, hoe het zware onderwaterschip van de 'Noorderzon' zich, soms met maar centimeters ruimte, in de V-vormige geul in het midden van het kanaaltje beweegt, waarbij stenen, boomstronken, winkelkarretjes en autowrakken soms rakelings worden gemist! Het schijnt dat het door het lokale kalkgehalte komt, dat het water zo helder blijft. Het is een indrukwekkend gezicht om vanaf het voorschip nét voor de boeg de bodem onder het schip door te zien schuiven. Maar wat óók opvalt, is dat er op dit gedeelte van het kanaal onmogelijk snelheid gemaakt kan worden: bij de minste of geringste overdrijving van het motortoerental haalt de zuiging de snelheid totaal uit het schip. Dat is des te vreemder als men bedenkt dat dit kanaal nog in de vorige eeuw geschikt gemaakt is om er met 40 centimeter méér diepgang te kunnen varen als in de andere kanalen, zodat onze 2,04 meter hier nog minstens een halve meter ruimte zou moeten bieden. In plaats daarvan zwoegt de 'Noorderzon' trager dan de snelheid van een voetganger door het water. Als we het stadje Pagny-sur-Meuse passeren, houden de wandelaars op het jaagpad het schip inderdaad gemakkelijk bij. We zijn kennelijk 'te voet' op weg naar Lyon.... Maar dan met een volle rugzak met vermiculite!

Dit deel van het Marne-Rijnkanaal is een typisch ‘contour-kanaal’: de loop van het kanaal volgt in feite het reliëf in het landschap, zonder dat is gepoogd mee te klimmen en te dalen, en zonder dat er geulen in de heuvels zijn uitgehakt of lager gelegen delen zijn opgevuld. De hoogteligging van het kanaal is gewoon ingegeven door de vormen van de hellingen en als het nodig was om een heuvel heen te gaan, dan ging men er om heen. Het verklaart tot op de dag van vandaag de grillige loop van de vaarweg, die je behalve in dit kanaal ook nog kunt zien in oudere kanalen, zoals het Canal du Midi in Zuid-Frankrijk of het Canal du Centre bij Chalon.

Met het bereiken van dit kanaalpand bereiken we óók een voorlopig hoogtepunt in onze reis. We zijn in onze laadhaven in Rotterdam op zeeniveau begonnen. En in Lyon zullen we op 162 meter boven de zeespiegel eindigen. , Daar tussenin passeren we twee ‘toppen’ van respectievelijk 245,70 meter en 360,57 meter. Dit pand ligt dus op 245,70 meter, maar aan de andere kant van de tunnel van Foug zullen we eerst weer een stukje afdalen naar 201,85 meter, om vervolgens weer in één lange reeks sluizen te stijgen naar het hoogste niveau van 360 meter.

Zelfs met de wet van Archimedes in de hand blijft het wonderbaarlijk, dat je met zo weinig energie niet alleen een enorme afstand kunt overbruggen met de 250 ton lading in het ruim, maar dat je die lading in feite óók nog ‘optilt’ naar dergelijke hoogten. Wie ooit met een groot gewicht van 30 kilo of meer op de schouder de trappen naar een hogere verdieping heeft beklommen, weet hoe zwaar dat is. Maar de ‘Noorderzon’ hebben we dus ongemerkt al tweeëneenhalf keer de hoogte van de domtoren opgetild! In feite is het natuurlijk het water, dat van een hoger gelegen kanaalpand naar het niveau van het lagere pand een sluis in stroomt, dat ervoor zorgt dat het schip wordt opgetild.

Op vrij stromende rivieren, zoals de Rijn, wordt ook gevaren, maar er wordt daar véél meer gevergd van de scheepsmotor dan in de kanaaltjes waar de ‘Noorderzon’ onderweg is. Wetenschappelijk is vastgesteld, dat het verschil in snelheid tussen schepen die op de Rijn stroomopwaarts varen en schepen die stroomafwaarts varen niet helemaal te verklaren valt door de stroomsnelheid van de vaarsnelheid af te trekken of die erbij op te tellen; er blijft dan een klein verschil in snelheid bestaan. De verklaring van dat verschil zit in de arbeid, die nodig is om een schip vanaf zeeniveau naar de hoogte van de Bovenrijn te brengen, die bijvoorbeeld bij Basel al zo’n 240 meter bedraagt, maar net beneden de ‘laagste’ sluis (die van Iffezheim) nog altijd 110 meter. Dát hoogteverschil wordt in een vrij stromende rivier puur met behulp van het motorvermogen overwonnen.

Als we bijna twee uur onderweg zijn en ons met veel bochten rond de heuvels ter plaatse hebben gemaneoevreerd, bereiken we uiteindelijk de ingang van de tunnel van Foug. Het invaren wordt hier met verkeerslichten geregeld, want de tunnel is precies één schip breed en er is dus beurtelings eenrichtingsverkeer. Als we aankomen, staat het licht op rood en bovendien is er vlak voor de tunnelingang een slagboom neergelaten. We laten de ‘Noorderzon’ dus even drijven in afwachting van wat er komen gaat. Na verloop van een half uur gaat de slagboom omhoog en springt het licht op groen, maar zonder dat de door ons veronderstelde tegenligger uit de tunnelbuis opdoemt. We kunnen er dus gevoelig van uit gaan, dat de man die aan de andere kant op de eerste sluis de wacht houdt, heeft zitten slapen. Hoe het ook zij, we kunnen nu verder en laten de kop van de ‘Noorderzon’ voorzichtig tussen de twee muurtjes aan weerskanten van de tunnel drijven. Als tenslotte het schip langzaam – met hoogstens 2 kilometer per uur als gevolg van de voor het schip uit opgestuwde golf – de tunnel in glijdt, merken we dat de glij-balken aan weerszijden het schip precies recht door de tunnel geleiden. In Frankrijk wordt beweerd, dat in deze tunnel heel wat schipperskinderen zijn

verwekt! En inderdaad is de tijd van de tunnelpassage ruim voldoende voor wat er voor zo'n verwekking nodig is.....

Door het donker en door de bijbehorende koelte drijven we langzaam naar het andere uiteinde van de tunnelbuis. Het is in de tunnel zeker tien graden kouder dan 'buiten', de koelende werking van de berg laat zich zelfs binnen in het stuurhuis goed voelen. Na de in de tunnel genoten maaltijd – het is handig als je tijdens het varen kunt eten zonder dat je de hele tijd je hand aan de stuurautomaat hoeft te houden – bereiken we tenslotte de uitgang en daarmee gelijk de 'dubbelsluizen' 14a en 14b, twee naast elkaar gebouwde sluiscolken die ten tijde van de grote drukte ervoor konden zorgen dat alle aanbod van schepen vanuit de tunnel zonder ál te veel opstoppingen naar beneden geholpen konden worden en opvaart tegelijkertijd omhoog naar het niveau van de tunnel gebracht kon worden. Een van de beide sluisen staat al voor ons open, want dergelijke opstoppingen doen zich al sinds 1980 bijna niet meer voor. Dat het in die drukke jaren 'menens' was, blijkt wel uit ooit gemaakte, maar nooit gerealiseerde plannen om alle sluisen tussen de tunnel en de Moezel te verdubbelen. In de oost-tak van het Marne-Rijnkanaal is dat ook over een behoorlijke afstand gedaan, en ook in het Westen van Frankrijk zijn kanalen waar de sluisen dubbel zijn uitgevoerd; helaas is er alweer een ontwikkeling gaande om op die plaatsen één van de twee kolken buiten gebruik te stellen, uit bezuinigingsoogmerk.

We varen de sluis in en merken al gelijk, dat we 'afschutten' en heel stuk prettiger vinden dan 'opschutten'. Gerard heeft ons vooraf nog nadrukkelijk gewaarschuwd om met ons lange schip toch vooral het roer goed dwars te zetten bij het afdalen, omdat we klaarblijkelijk niet het eerste schip zouden zijn dat met zijn roer op de sluisdrempel zou blijven hangen, maar behalve die voorzorg is de rest van het afschutten veel comfortabeler. Je komt om te beginnen aanvaren op vrijwel dezelfde hoogte als de sluismuur, zodat er voor het beleggen van een tros of kabel geen halsbrekende toeren hoeven worden uitgehaald, maar je de lus van een tros gewoon op een bolder kunt leggen die vlak onder je langs schuift. Bovendien, zo weten we van de kenners, komt er bij het afschutten geen grote voor- of achterwaartse kracht op het schip, zodat de staalkabel zonder bezwaar vervangen kan worden door een lekker soepele tros, drie keer minder zwaar en TIEN keer gemakkelijker te hanteren. Wel is, eenmaal beneden, enige ervaring vereist bij het weer losgooien van het oog van de tros; we hebben dat veel schippers zien doen met het grootste gemak, maar in ONS geval is het nog af en toe nodig om 'even' tegen de sluisladder op te klimmen om de tros dan maar met de hand van de bolder te pakken.....

De panden zijn vrij kort in dit deel van het kanaal: het hele 'valleitje' (zoals schippers een kort achter elkaar volgende reeks sluisen noemen) van Toul heeft pandlengtes van maximaal 600 meter, soms zelfs minder. In een prettige cadans van steeds een kort stukje varen en dan weer afdalen in een kolk doen we in een vijftal uren het grootste deel van de sluisen tussen dubbelsluis 14 en het centrum van Toul; in de tot jachthaven omgebouwde vroegere spitsenhaven, de 'Port de France' vinden we een kade met een lengte die groot genoeg is om de 'Noorderzon' te kunnen afmeren, en daar brengen we, midden in een vrij grote stad met het bijbehorende lawaai, de nacht door.

De volgende ochtend scheiden drie sluisen en een volautomatische ophaalbrug ons nog van de Moezel. Als we beneden de eerste sluis beland zijn, zet eenzelfde radarsysteem zoals dat wordt gebruikt bij automatische sluisen nu de openingscyclus van de 'Pont de Saint Mansuy' in werking: de lichten voor het wegverkeer springen op rood en er begint een alle-jezus irritante loeiharde bel te

klinken. De bel houdt het vol tot alle verkeer stilstaat en de slagbomen over de Rue de Mansuy beginnen te dalen; pas als ze helemaal beneden zijn, zwijgt de bel en zien we het brugdek tergend langzaam omhoog draaien; pas na een minuut of vijf is de brug zo ver open, dat we er met de 'Noorderzon' onderdoor kunnen. Zodra de achtersteven tussen de elektronische ogen van de brug door is, zakt het brugdek weer en even later, bij het open gaan van de bomen, zet de bel het opnieuw op een satanisch luid klingelen. Je zal er maar naast wonen!

Na sluis 27 en sluis 27 bis (hernoemd, omdat hij niet in het oorspronkelijke kanaal ligt maar in de nieuwe zijtak die naar de Moezel voert) schuiven we die laatste sluis uit en dan bevinden we ons op het in onze ogen enorm brede en diepe water van de Moezel. Dat is onwennig, want je raakt snel gewend aan die ondiepe sloten; hier is de rivier weer van min of meer dezelfde afmetingen als de Maas in België.....

Over de Moezel en.... OP naar de top

Zodra we op de Moezel varen, komen we gelijk weer een groot schip tegen, een zwaar met ijzerschroot geladen 80-meter schip dat blijkbaar uit Neuves-Maisons onderweg is naar Duitsland of verder. We hebben het geluk dat dit schip nét uit de grote Moezelsluis van Toul komt varen, die dus dientengevolge gelijk klaar is voor de opvaart (want we gaan vanaf dit punt weer verder naar boven). We varen de enorme sluis in (honderd bij twaalf meter is gigantisch als je gewend bent om met enkele centimeters speling te schutten) en horen dan, dat ook de 'Maria' zich al meldt. Achter de 'Maria' vaart er ook nog een klein jacht de sluis in; na het kruisen van het enorme schrootschip kijkt nu zelfs de jachtenschipper alweer met enig dedain naar de twee spitsen voor hem in de sluis. Na enige wachttijd gaan de grote deuren achter de schepen dicht en even later stijgen we in een flink tempo naar het riviervak boven de sluis, dat vier meter hoger ligt dan het vak waar we uit komen. Zodra de bovendeuuren open zijn stomen de 'Maria' en de 'Noorderzon' met voor ons al dagen niet meer geziene snelheden naar de twee volgende grote Moezelsluizen, die van Villey-le-Sec en van Neuves-Maisons. De ruim twintig kilometer tot we het grote vaarwater weer verlaten leggen we met bijna 12 kilometer per uur af, zodat ook de twee scheepsmotoren zichzelf weer eens kunnen 'schoonblazen' (want met het alsmaar stationair draaien van de zware dieselmotoren vervuilen die enorm, met als gevolg dat de roetuitstoot relatief groot wordt; even vol aan draaien en alle cilinders zijn weer schoon).

Tijdens het passeren van de drie grote sluizen valt ons een effect op, dat we later nog veelvuldig zullen zien: het feit dat in deze grote, moderne sluizen de waakzaamheid van de sluiswachters niet groter, maar juist veel minder is dan van hun collega's in de kleinere kanalen. Waar je zou verwachten dat het toezicht op de grote, professionele waterwegen ook een grotere professionaliteit zou laten zien, hebben we eerder de indruk dat iedereen maar een beetje zit te slapen tot er iemand over de marifoon roept. Als we geen teken van onze aanwezigheid geven, gaat er geen deur open en geen licht op groen! Pas als we oproepen, wordt men wakker. Gerard merkt fijntjes op: "Hoe meer ze met hun luie reet in een comfortabele stoel zittend hun werk kunnen doen, hoe minder hard ze werken!". Het lijkt kort-door-de-bocht, maar we hebben er veel bewijzen van gezien in de loop van de jaren.

In Neuves-Maisons varen we, eenmaal boven de laatste grote sluis, door de uitgebreide haven, waar schroot, glas en andere recyclageproducten worden geladen, die op dit vaarwater de plaats hebben ingenomen van de granen en de ijzerproducten, die vroeger uit de enorme silo's en uit de plaatselijke hoogoven kwamen. Granen worden hier nu vrijwel niet meer opgeslagen en de hoogoven is al jaren geleden gesloten en afgebroken. We varen langs de wat troosteloze kades naar het uiterste puntje van het langwerpige havenbekken, waar we de eerste sluis van spitsen-afmetingen al weer in het vizier krijgen. We blijken nog éven te kunnen wennen, want deze allereerste sluis 47 is net als de sluizen 'beneden' Verdun tien meter langer en een meter breder dan de andere. Als we het kleine jacht, dat ons al drie sluizen volgt, aanbieden om mee te schutten, zodat hij kan zorgen dat hij vóór de twee geladen schepen blijft, durft de schipper het toch niet aan; hij besluit te wachten tot de 'Noorderzon' en de 'Maria' een voor een opgeschut zijn en dan zelf als derde te schutten. Gerard en wij vermoeden dat hij dáár nog wel spijt van gekregen heeft, gezien de enorme hoeveelheid sluizen en de korte panden in dit Canal des Vosges....

Boven de sluis zijn we onmiddellijk weer terug in de bekende ondiepe sloot, al is die hier dan nog wat breder. Als we na drie kwartier sluis 46 bereiken, blijkt dat het 'bureau de controle' te zijn waar we weer een stempel op ons 'laissez-passer' moeten halen. Fransen zijn gek op stempels en papieren. Voor iedere handeling, voor iedere procedure is wel een apart formulier waar dan deze of gene een stempel op moet zetten. Wat er gebeurt als je dat overslaat is ons in alle jaren met de 'Noorderzon' nooit gebleken, of liever gezegd: er is nooit iets gebeurd! Maar goed, je wil mensen ook ter wille zijn in hun gekte, en dus stappen wij braaf het kantoorje binnen van 'mevrouw de chef' en kijken met de niet bestaande pet in de hand toe terwijl zij ons inschrijft in een groot boek en vervolgens de obligate stempel op ons vodge toevoegt.

Uitvarend zien we aan onze bakboordkant de deuren van sluis nummer 5 van de 'Embranchement de Nancy', een kort verbindingskanaal dat een mogelijkheid biedt om heel veel kilometers vaarwater af te snijden als men vanuit het Canal des Vosges naar de Oost-tak van het Marne-Rijnkanaal vaart of andersom. In plaats van de lange omweg via Nancy en Toul komt men via 18 sluizen (5 omhoog en 13 weer omlaag) net beneden sluis 25 van laatstgenoemd kanaal uit, zodat men de 66 kilometer en 11 sluizen van die omweg vervangt door een kanaal van slechts 10 kilometer met 13 sluizen. Twee sluizen méér, maar 56 kilometer minder varen, dat is voor de meeste schepen een winst van meer dan vijf vaar-uren! De laatste jaren is het korte verbindingskanaal echter veelvuldig gesloten geweest als gevolg van achterstallig onderhoud, instortingen, grondverzakkingen en andere narigheid. Daardoor is omvaren toch nog vaak nodig. Hoe het ook zij, voor ons speelt dit probleem niet, want wij varen gewoon rechtdoor, richting Charmes, Épinal en de Saône.

In tegenstelling tot het Canal de la Meuse, waarvan de loop nog regelmatig door de rivier zelf gaat, is het Canal des Vosges helemaal als kanaal uitgevoerd. Het is niet, zoals het Canal de la Meuse, een lateraalkanaal, maar een 'waterscheidingskanaal', dat wil zeggen dat het de schepen over de waterscheiding tussen twee rivieren brengt. Het is dan ook per definitie kunstmatig aangelegd. De rivieren, die door het Canal des Vosges met elkaar in verbinding worden gebracht zijn de Moezel en de Saône. Daarmee is de hier overwonnen waterscheiding dus ook gelijk de waterscheiding tussen de Noordzee en de Middellandse Zee: immers, de Moezel voert zijn water af naar de Rijn en dan verder naar de Waal, de Merwede en dus de Noordzee, terwijl de Saône in de Rhône uitmondt, die op zijn beurt weer in de Middellandse Zee stroomt.

Bij de tunnel van Foug hebben we eerder al een waterscheiding gepasseerd (namelijk die tussen de Maas en de Moezel). Bij die waterscheiding komen BEIDE rivieren uiteindelijk in de Noordzee uit. Het Canal de la Meuse en het Canal des Vosges waren gedurende de eerste eeuwen van hun bestaan samen bekend onder de naam Canal de l'Est (respectievelijk 'Branche Nord' en 'Branche Sud'). De nieuwe namen zijn pas eind van de vorige eeuw ingevoerd. De twee kanalen hebben hun ontoereikende diepgang en beperkte afmetingen gemeen: beide zijn ondiepe, soms zelfs verzande sloten, waar alleen langzaam doorheen te varen valt en waar je voor het kruisen (tegenkomen) van schepen veel geluk moet hebben wil het in één keer lukken om langs elkaar te geraken!

Als we Gerard via de marifoon vragen of hij weet waaróm zo weinig beroepsschippers deze route bevaren, is het antwoord, gezien het feit dat wij pas net beginnen in dit vak, een beetje verontrustend: volgens Gerard nemen almaar minder schepen de Maas- en Vogezenroute omdat de frequentie van scheepvaartonderbrekingen op deze route véél hoger is dan op andere routes. Als er wat regen gevallen is, is de kans groot dat in ieder geval de Maas gestremd wordt, omdat die rivier

buitengewoon moeilijk bevaarbaar is bij hoog water en omdat het op de juiste stand houden van de stuwdammen een arbeidsintensief klusje is (zie kader negen). In de Vogezen is het juist het gebrek aan water dat regelmatig voor stremmingen zorgt: als de waterreserve bij het hoogste pand van het waterscheidingskanaal op raakt, wordt het kanaal ofwel dichtgegooid ofwel in aflaaddiepte beperkt. Beide zaken maken het dan voor de geladen beroepsvaart onbruikbaar. En het is juist deze tegengestelde risico's die de kans op stremmingen wel héél groot maken, als de ene helft van de vaarweg dicht gaat bij te veel water en de andere bij te weinig water.... Je moet eigenlijk wel veel geluk hebben om beide helften van de verbinding open te treffen!

Kader negen: stuwen

Ten tijde van de reis met de 'Noorderzon' waren veel stuwdammen in de Maas, de Moezel en de Saône nog zogenaamde 'naald-stuwen': stuwdammen, die bestonden uit soms honderden houten balken, die strak naast elkaar tegen een stalen stuw-balk werden geplaatst en die dus een soort scherm vormden dat het water voldoende opstuwde. Dergelijke naaldstuwen moesten in geval van verwacht hoog water op de rivier met de hand worden 'gestreken' (getrokken, wordt ook gezegd): een team van 'barragistes' trok dan een voor een de houten palen voor het rek vandaan, zodat er een steeds grotere doorstroomopening ontstond. Maar als de watertoevoer door regen of smeltsneeuw weer afnam, moesten deze stuwpalen of 'naalden' op dezelfde wijze weer worden teruggezet. Omdat het bij de Maas niet doenlijk was om dit werk bij de minste of geringste verandering in watertoevoer uit te voeren, koos men er vaak voor in tijden met wisselvallig weer de stuwen, als die eenmaal getrokken waren, pas weer terug te zetten als het zeker was dat het langere tijd droog zou blijven. Omdat dan de waterstand soms ver daalde, werd de rivier dus onbevaarbaar.

In de loop van de negentiger jaren van de vorige eeuw is begonnen aan het vervangen van alle nog bestaande naaldstuwen door hydraulische stuwen, die niet alleen met een druk op de knop kunnen worden gestreken en weer geplaatst, maar waar zelfs meestal een automatische regeling is geïnstalleerd die de stuwopening precies afgestemd houdt op de juiste waterhoogte in het hogere riviervak. Door deze vernieuwing is het aantal stremmingen, met name in de Maas, drastisch verminderd, al komt het nog steeds voor dat er zó veel water afstroomt, dat zelfs met de hydraulische stuwen de scheepvaart moet worden gestremd.

We bestuderen hoe het eigenlijk precies werkt, zo'n waterscheidingskanaal. De bergkam tussen twee rivierdalen – in ons geval dus het Moezeldal en het Saônedal – is alleen maar voor scheepvaart bereikbaar te maken als er een punt is, waar op de een of andere manier nog water 'van boven' verzameld kan worden. Dat kan op héél verschillende manieren gebeuren. In de 'Embranchement de Nancy' die we juist gepasseerd zijn wordt water naar het hoogste punt gebracht door het met pompen omhoog te brengen uit hetzelfde kanaal waarin we nu varen. In het Canal du Midi, dat al in de zeventiende eeuw werd gebouwd, wordt water met een toevoerkanaaltje van tientallen kilometers lang uit de 'Montagne Noire' aangevoerd, waar in een paar beekjes stuwdammen zijn gebouwd om water op te sparen. In het Canal des Vosges wordt water dat van verder

stroomopwaarts door middel van toevoer-kanaaltjes uit de Moezel aangevoerd wordt, eerst opgespaard in het reservoir van Bouzey, waaruit het naar behoefte kan worden toegevoegd aan het kanaal, door een stelsel van kleppen en buizen. Maar zodra de Moezel laag staat, komt er in feite te weinig water in dit reservoir bij om het 'verbruik' te compenseren. Dan daalt dus de waterstand in het reservoir en als die té laag wordt, is er domweg niet meer voldoende water beschikbaar om het scheidingspand – het bovenste pand van het kanaal – op diepte te houden.

Volgens Gerard is de laatste tientallen jaren bovendien het reservoir nog aanzienlijk verzand en dichtgeslibd, zodat nog maar een klein deel van het oorspronkelijke volume met water gevuld kan worden, en ook zijn de sluisdeuren vaak dermate lek en kapot, dat heel veel water onnodig verloren gaat.

Inderdaad blijkt, als we ons in wat technische beschrijvingen van kanaalbouw verdiepen, dat een goed gebouwd en goed onderhouden kanaal eigenlijk per passerend schip (dat dus het kanaal over zijn volle lengte bevaart) maar twee keer de inhoud van een sluiskolk aan water 'verbruikt'. Het zijn namelijk de twee sluisen aan weerszijden van het scheidingspand – het hoogste pand, dus – die na iedere passage van een schip uit de reservoirs moeten worden aangevuld. Als een kanaal goed ontworpen is, kan het uit die twee sluisen naar weerszijden wegvloeiend water dienen om alle andere sluismanoeuvres te kunnen uitvoeren. De vraag: "hoeveel water gebruikt een schip dat een waterscheidingskanaal met aan beide kanten vijftig sluisen van het ene uiteinde naar het andere bevaart" is ooit een wetenschapsquizvraag geweest.

Maar het wordt natuurlijk een heel andere verhaal als iedere sluis onafgebroken staat te 'lekker' en er dus voortdurend water door het hele kanaal moet stromen om het weggelekte water weer aan te vullen. In het Canal des Vosges is dat al jaren het geval. Weliswaar kan met gebruikmaking van beekjes en riviertjes in de onmiddellijke omgeving van het kanaal (met name de Moezel voor de Noordzijde en alles beneden sluis 14, en aan de andere kant de Coney voor de Zuidzijde en alles beneden sluis 18) het benodigde water worden aangevuld, maar dat maakt nog steeds in totaal 32 sluisen afhankelijk van aanvulling uit het reservoir.

Nou, we gaan maar duimen dat de weersomstandigheden ons gunstig gezind blijven. Drie sluisjes verder kunnen we, vanaf het indrukwekkende 'pont-canal' oftewel het aquaduct van Flavigny, op de Moezel neerkijken en dus zelf met eigen ogen vaststellen, dat er voorlopig genoeg water lijkt te stromen, al moeten we toegeven dat we voor een dergelijke vaststelling eigenlijk veel te weinig ervaring hebben. Gelukkig stelt een half uur na onze passage van het aquaduct ook Gerard vast dat het er goed uit ziet. Met behulp van het aquaduct 'verhuizen' de schepen van de noordoever van de Moezel naar de zuidoever, waarmee we de rivier dus niet meer aan onze rechterkant hebben, maar juist links. Dit zal zo blijven tot we, over een dag of twee, afscheid zullen nemen van de Moezel.

Terwijl de 'Noorderzon' langzaam door de 5,20 meter brede bak van het aquaduct schuift – en we in een van de uitzonderlijke situaties zijn, dat we kunnen 'meelopen' met ons eigen schip – genieten we van het spectaculaire uitzicht over de rivier, die hier nog redelijk breed is en waarvan de natuurlijke oevers lijken op een oerwoud. Het ziet er inderdaad imposant uit, een brug bestaande uit een enorme ijzeren bak op natuurstenen pijlers, die vol met water zit en waarin een schip van alles bij elkaar zo'n 400 ton kan varen zónder dat het geheel instort. Dat de wet van Archimedes zegt dat het gewicht mét en zónder schip hetzelfde is, dat is wel denkbaar, maar toch moeilijk voorstelbaar. Enkele reizen later zal een sluiswachter van de sluisen die naast het aquaduct van Guétin liggen, in

het Canal Latéral à la Loire, ons dan ook verbieden om voor de nacht op het aquaduct te blijven liggen – iets wat natuurlijk vanwege de twee jaagpaden aan weerszijden erg gemakkelijk is – met als argument dat het bouwwerk al eeuwen oud is en hij niet zeker weet of het de extra massa zal kunnen dragen.... Onze verwijzing naar Archimedes is bij hem aan dovemans-oren gericht.

Als we het aquaduct verlaten, lijken we zó de rimboe in te varen: een dichte begroeiing aan weerszijden van het kanaal wordt uitsluitend onderbroken door een van die ‘wondertjes’ van Franse kanalenbouw: het overblijfsel van wat ooit een bruggetje geweest moet zijn. Het bruggetje zelf is in de loop van de eeuwen verdwenen, maar de beide betonnen fundamenten liggen, uiteraard met slechts de bekende vijf meter twintig ruimte ertussen, nog altijd in het kanaal. Nu dus overwoekerd door een dicht bomenwoud, waardoor de schipper pas op het allerlaatste moment ziet dat er twee niet te veronachtzamen hindernissen in zijn vaarwater liggen. Met wat kunst- en vliegwerk lukt het ons nog nét om de kop van de ‘Noorderzon’ recht tussen de twee obstakels te krijgen en met meer geluk dan wijsheid besparen we onszelf dus een of meer deuken. Erg goed voor de bloedsomloop, dergelijke zaken!

In eerste instantie lijkt de ligging van het kanaal in het ‘oerwoud’ erop te wijzen dat we in lange kanaalpanden varen, maar als we na een kilometer of vijf weer een sluis passeren, blijken daarboven de sluizen elkaar op steeds maar twee of drie kilometer op te volgen, soms zelfs nog minder. Ook maakt het ‘oerwoud’ al gauw plaats voor de ‘route départementale 570’, zodat we hier niet minder, maar juist méér door de bewoonde wereld varen dan in de afgelopen dagen. Via plaatsen met lange namen als Neuviller-sur-Moselle, Laneuveville-devant-Bayon, Roville-devant-Bayon en Bainville-aux-Miroirs klimmen we gestaag omhoog, met 2,5 à 3 meter per sluis, om helemaal aan het eind van de middag de plaats “Charmes” de bereiken, waar op onze waterkaart een ‘port’, een haven, aangegeven wordt zodat we vol goede moed besluiten om dáár te gaan aanleggen voor de nacht.

Op de aangegeven plaats zien we inderdaad een enorme verbreding van het kanaal: het is er zó breed, dat hier gemakkelijk vijf spitsen naast elkaar zouden kunnen afmeren zonder zelfs maar in de buurt van de vaargeul te komen. Vóór de brug, die de ‘port’ hier overspant, zijn zeker twee scheepslengtes beschikbaar en voorbij de brug nog eens drie tot vijf scheepslengtes. Vijf dik betekent dat dus plaats voor zestig spitsen! Kennelijk is hier ooit heel wat transportactiviteit geweest. Nu liggen er alleen een paar jachtjes wat verloren tegen de kade – uiteraard steeds met nét geen scheepslengte tussenruimte, zodat ze met maar drie of vier scheepjes de hele kade blokkeren. Gelukkig ziet de aankomst van een geladen en duidelijk naar stuurboord draaiend schip er voldoende indrukwekkend uit om twee van de scheepjes uit eigen beweging te laten losmaken om ruimte te scheppen. En zo zet de ‘Noorderzon’ welgemoed koers naar de oever.

We hebben echter weer eens buiten de waard gerekend: op meer dan tien meter van de kade valt het schip met een hoop geborrel in het water plotseling stil; het is niet meer vooruit te krijgen. Na even gewacht te hebben tot ‘het water weer terugkomt’ (een term die we van Gerard hebben geleerd, waarmee wordt aangegeven dat je bij een stranding altijd beter even kunt wachten tot alle beweging uit het water is, omdat dat vaak betekent dat het schip iets hoger ligt dan op het moment van de stranding en in die situaties iedere centimeter helpt) slaan we voorzichtig achteruit. De ‘Noorderzon’ drijft langzaam weer naar ‘open water’ en even later proberen we het nóg eens, maar nu twintig meter verder zuidwaarts. Hetzelfde verhaal: ruim uit de oever stopt het schip. Ook een derde en een vierde poging leveren geen verdere toenadering tot de felbegeerde kade op.

Uiteindelijk biedt een van de plezierschippers, die op een stalen sloopje vaart dat er inderdaad wel stoer genoeg uit ziet om tegen een stootje te kunnen, aan om ons schip met kop of kont tegen zijn jacht aan te leggen, zodat er in ieder geval de oever kunnen bereiken. Zo gezegd zo gedaan, en even later ligt de 'Noorderzon' bij wijze van grote uitzondering afgemeerd langs een sloopje dat nog niet een derde van de lengte heeft – natuurlijk wél met een grote hoeveelheid stootwillen, autobanden, wrijf houten en andere beschermingsmiddelen ertussen! De 'Maria' schuift even later wel langs, maar Gerard besluit zijn schip alleen maar met een 'los' touwtje aan het 'hek' van de 'Noorderzon' vast te maken zodat het schip niet 's nachts zal wegdrijven, maar dat alles zonder nog extra krachten uit te oefenen op het sloopje waar we tegenaan liggen: je moet volgens hem 'de Goden niet verzoeken'.

Als we wat later te voet het stadje Charmes in lopen, passeren we over dezelfde brug, die ook de haven overspant, een van de toevoerkanaaltjes waarmee naar behoefte Moezelwater aan de verder terug en wat lager gelegen panden van het kanaal kan worden toegevoegd; het kanaaltje krijgt zijn water uit de Moezel nét boven de volgende sluis, en het wordt dan eerst via een zogenaamde 'duiker' (een buis die onder het kanaal door loopt en waarmee water dankzij de wet van de communicerende vaten onder langs een versperring kan worden geleid) onder het kanaal zelf door geleid wordt. Dit water stroomt dus vlak langs de haven, en komt dan via twee watermolens nóg een sluis verderop weer in het kanaal uit. Zo kan dus het hele kanaal beneden Charmes van water worden voorzien rechtstreeks uit de rivier. Overigens doet het stadje zijn naam nauwelijks eer aan.

Vlak naast de 'Mairie' (het Hôtel de Ville, door veel toeristen ten onrechte aangezien voor een herberg) eten we genoeglijk in het Restaurant Dancourt, waar we voor vier personen de gruwelijke somma van 400 Franse francs neertellen, in 'hedendaags' geld dus 60 Euro.... We vieren dat we, nog altijd volgens Gerard, vermoedelijk de volgende avond 'boven' zullen komen, dat wil zeggen in het scheidingspand van het Canal des Vosges.

De ene ramp na de andere...

De volgende ochtend gaan we welgemoed op weg naar de ‘top’. De sluizen 30 (Moulin de Charmes) en 29 (Vincey) hebben we al binnen een uur beide achter ons, en via de nogal onhandig gelegen spoorbrug (waarvoor we twee keer een haakse hoek moeten maken in nogal ondiep water, zodat de manoeuvre alles bij elkaar meer dan een kwartier in beslag neemt) bereiken we sluis 28 van Portieux, die al voor ons open staat als we uit de spoorbrug komen draaien.

Als de ‘Noorderzon’ langzaam naar binnen drijft en ik de staalkabel gebruik om er de vaart uit te halen voordat we de drempel raken, gebeurt er iets ongebruikelijks: ondanks het rijkelijk toegepaste ‘stoofwit’ waarmee we het glijden van de kabel soepeler maken, haakt de kabel eventjes tegen de bolder, om onmiddellijk daarna met een ruk weer in beweging te komen. Door die ruk komt er zó veel ruimte in de lus die om de bolder ligt, dat deze lus van achter de bolderpennen los kan springen, zodat hij, omdat de staalkabel immers altijd wat tegendraads is, met een zwiep tegen de draairichting van de draad in omklapt. Door deze plotselinge zwiep slaat de lus van de kabel als een soort stalen veer tegen de bovenkant van mijn hand, waarmee ik nog altijd het uiteinde van de kabel vast heb. Een afschuwelijke pijscheut gaat door die hand en ik kan niks anders doen dan de kabel laten schieten. Gelukkig ziet Peter vanuit het stuurhuis dat er iets niet goed gaat op het voorschip, en hij kan met hard achteruit slaan nog nét voorkomen, dat de ‘Noorderzon’ tegen de drempel knalt.

Met mijn linkerhand slaag ik er na enkele pogingen in om de kabel toch weer om de bolder vast te krijgen, zodat we even later vast liggen, maar al gauw vormt zich op de hand die de klap heeft gekregen een bult van dermate ontzagwekkende afmetingen, dat zelfs de sluiswachtster ziet dat er iets niet in orde is. Onmiddellijk worden haar man, haar twee zoons en zelfs haar vader opgetrommeld om te assisteren bij het opschutten, en gelijk wordt vanuit het sluiswachtershuis gebeld met wat in Frankrijk de ‘pompiers’ heet; in tegenstelling tot de letterlijke vertaling, die ‘brandweer’ zou luiden, gaat het om de verzamelde hulpdiensten, dus brandweer, eerste hulp arts, ambulance, “*the works*”. Tien minuten later ben ik per auto onderweg naar Charmes, waar een arts in het ziekenhuis na enkele uren wachten constateert dat er gelukkig niks is gebroken in mijn hand, maar dat er wel een kneuzing op zit die ik nog zeker tien dagen zal voelen. Voorzien van een halve pagina vol recepten kan ik nog weer een uur later via de apotheker van Charmes – die zijn maandomzet heeft gehaald dankzij ons ongelukje – weer terug aan boord, dit keer in de auto van de vader van de sluiswachtster, die voor de zekerheid achter de ambulance aangereden is, en met mijn rechterhand in een even indrukwekkende als hinderlijke mitella.

Al met al hebben we behoorlijk wat tijd verloren, omdat met de rit heen en weer én met de lange wachttijd bijna een halve dag doorgebracht is. Eenmaal weer terug aan boord blijkt de ‘Noorderzon’ ondanks de wachtende ‘Maria’ en een eveneens wachtende tegenligger nog altijd in de sluis te liggen. Na uitvoerige bedankjes aan de sluiswachtster en haar hele familie wegens de zo gul verleende hulp – tot grote verbazing van Gerard, die weet te melden dat de betreffende dame meestal niet eens in staat is om zelfs maar een glimlach op haar gezicht te toveren, laat stáán de helpende hand toe te steken – varen we de sluis uit.

Hoewel de gevolgen voor mijn gezondheid allemaal nog wel meevallen, stelt de ‘lamme hand’ wél een probleem dat we even moeten zien op te lossen: in de taakverdeling is vanaf het begin van de reis het vastmaken van trossen en kabels mijn taak geweest, terwijl het invaren van de sluizen en het precisie-stuurwerk dat daarvoor nodig is door Peter werd gedaan. Nu, met één onbruikbare hand,

zullen we niet veel anders kunnen doen dan deze taken om te wisselen, dus Peter het vastleggen van het schip te laten doen en dientengevolge mij het roer te laten doen bij het invaren. Geen van beide hebben we met de taken van de ander zelfs maar de geringste ervaring, dus het zal niet meevallen.

Na met mijn linkerhand nog even de beide bolders op het voorschip te hebben voorzien van een extra kwast 'stoofwit' om te voorkomen, dat ook Peter slachtoffers zal worden van zo'n klap van de staalkabel, schuiven we een uurtje na het incident dus voorzichtig sluis 27 van Fouys in. Hoewel wat onwennig, lukt het Peter om het schip op precies de juiste plaats vast te leggen zodat hij – omdat ik met één arm niet tegen de ladder in de sluiswand op kan klimmen – eerst nog de sluiswachter kan helpen met het dichtdraaien van de deur, maar daarna moet hij snel terug naar beneden om tijdens het openen van de kleppen de kabel en de tegendraad te kunnen doorhalen. Twee keer zo vermoeiend als in een normale situatie dus, maar het lukt allemaal net. Tijdens de volgende drie sluisen hebben we de gelegenheid om toch langzaam een soort routine te krijgen in de taken, die we geen van beiden voorheen ooit hebben gedaan. Gewoon door alles dubbel voorzichtig en met nog meer oplettendheid dan anders te doen, slagen we er toch in om in een min of meer normaal tempo die sluisen te passeren, maar als we in Nomexy een kade zien, die bruikbaar lijkt om er af te meren, besluiten we het voor gezien te houden. We merken dat we in dezelfde tijd minstens twee keer zo moe worden, door het ongewone van het werken op deze manier. En dat is met het oog op de komende 'sluizenrap' bij Épinal-Golbey, waar de sluisen 15 tot en met 1 elkaar in nauwelijks drie kilometer opvolgen, een verontrustende gedachte.....

De volgende ochtend zijn we ondanks de handicap klaar voor die sluizenrap. Maar vóór het zo ver is, moeten we eerst nóg een probleem het hoofd bieden: namelijk de super-lage brug van Thaon-les-Vosges, waarvoor Gerard ons gewaarschuwd heeft. Deze brug is, met een hoogte die soms maar nét 3,39 meter bedraagt, de laagste in het Canal des Vosges en voor de meeste schepen zelfs de laagste in het hele parcours. Hoewel het ietsje mee (of tegen) kan vallen als gevolg van de in deze kanaalpannen vaak iets wisselende waterstanden, wordt toch altijd geadviseerd om bij deze brug buitengewoon goed op te letten of het allemaal past, want een houten stuurhut is gauw kapot als de brug niet hoog genoeg is! Door de ogen op dezelfde hoogte te brengen als de dakplaten van de stuurhut, kun je vooraf vaststellen of je dan ook echt 'onder de brug door' kunt kijken. Zo stel je door het perspectief behoorlijk betrouwbaar vast of de hoogte toereikend is, behalve als een brug schuin ligt, dan kun je je er alsnog behoorlijk op verkijken. Hoe dan ook moeten voor de brug in Thaon-les-Vosges alle uitsteeksels die problemen kunnen veroorzaken van het dak van het schip worden gehaald: boordlampjes dus los, het 'blauwe bord' uit de standaard getild en plat op dek gelegd, en alles wat we aan antennes hebben eveneens gestreken.

De blik met de ogen op de hoogte van het stuurhut-dak suggereert, dat we het nét halen, al zal het geen vijf centimeter schelen! En terwijl we zelf het hoofd laag genoeg houden als we vanuit het gangboord kijken hoe veel ruimte er over blijft, schuift inderdaad de eerste halve meter van de dakplaten netjes onder de brug.

Maar dán klinkt ineens een gruwelijk schurend geluid: iets krast en kraakt en werkt zich hoorbaar door een deel van de houten dakplaten heen, terwijl het versplinteren van glas en plastic duidelijk maakt, dat er toch heus iets aan het stuk gaan is! Shit! De boordlampjes! In onze vermoeide argeloosheid hebben we wél het ankerlampje, dat normaal net boven de dakrand uitsteekt, uit zijn beugeltje getild, maar het armatuurkje hebben we zonder er bij na te denken los plat op het dak

gelegd. En hoewel dat lampje maar een centimeter of zeven in doorsnee is, is dit te weinig geweest om het heel onder de brug door te krijgen. Hoe stom kun je zijn! Enfin, het leed is geleden, we hebben nog wel ergens een extra lampje liggen dat we bij het ankeren kunnen gebruiken. De diepe voor in het stuurhut-dak zullen we de komende dagen wel dicht met plamuur of zo....

Kader tien: bedieningstijden

Ten tijde van de eerste reis met de Noorderzon waren alle bedieningstijden in de Franse vaarwateren nog uniform: ze verschilden enkel naar rato van de tijd van het jaar. In de zomermaanden, als er lang daglicht was en, vanwege de bijkomende pleziervaart, ook relatief veel scheepvaart, werd er geschut van 06:30 uur in de ochtend tot 19:30 uur 's avonds. In het naseizoen werden deze tijden geleidelijk aan korter tot in de winter de bediening beperkt was van 07:30 uur tot 17:30 uur. Er was dus meer dan drie uur verschil in vaartijd tussen de zomer en de winter, waarbij de 13 vaaruren uit het zomerseizoen behoorlijk veel vergden van de bemanning, ook al omdat er soms vóór of ná de sluisen nog stukken gevaren moesten worden of los- of vastgemaakt moest worden.

In de jaren na de privatisering van de Franse vaarwegbeheerder, VNF, is besloten die vaste landelijke tijden los te laten, waarna er een totale wildgroei is ontstaan bij de vaststelling van bedieningstijden; soms werd zelfs in eenzelfde kanaal de ene groep sluisen op andere tijden bediend dan de andere. Vanaf ongeveer 2008 is weer gepoogd een beetje eenduidigheid terug te brengen in de bediening, door het vaarwegennet in te delen in categorieën en bij elke categorie een zomer- en een winterbediening vast te stellen. Dientengevolge wordt nu in veel kanalen 's zomers tussen 7 uur 's morgens en 7 uur 's avonds bediend.

Na deze tweede 'ramp' vervolgen we onze weg en komen ruim vijf uren vóór de dagelijkse sluitingstijd (zie kader tien) van de sluisen bij sluis 15 aan, de eerste sluis van het 'valleitje van Golbey', de trap van 15 sluisen die ons naar het allerhoogste pand van het Canal des Vosges zal brengen, op meer dan 360 meter boven zeeniveau. Die 5 uren zijn, zowel volgens Gerard als volgens de hier dienstdoende sluiswachters, normaal gesproken voldoende om 'boven' te komen. Of het ons, gehandicapt als we zijn door de noodzaak op een ongewone manier te werken, ook zal lukken, dat zal de komende uren moeten blijken. We zijn er niet helemaal gerust op.

Als we de eerste van de vijftien sluisen gedaan hebben, zitten we gelijk pal voor nummer 2, sluis 14. En dan blijkt er een complicatie bij deze sluisen: omdat de korte stukjes kanaal tussen de sluisen eigenlijk niet genoeg water bevatten om er steeds een sluisenkolk mee te kunnen vullen, zijn deze pandjes aan één kant aanzienlijk verbreed. Er ligt als het ware steeds een klein meertje aan de bakboordkant van het kanaal, in de opwaartse richting gezien. Dat maakt het kanaalprofiel behoorlijk asymmetrisch en dat heeft een onmiddellijk gevolg: er ontstaat soms zuiging naar één kant, nét op het moment dat je de kop van het schip de sluis in wil sturen. Het gevolg bij de tweede sluis: boem, een véél te harde klap tegen de bakboordhoek van de sluis! Gelukkig niet zo hard, dat er schade door zou kunnen ontstaan, maar toch verontrustend.

Gelukkig blijkt, dat in dit valleitje niet één, maar twee sluiswachters met het schip mee-brommeren. Omdat ze al direct mijn mitella zien, en misschien ook wel door hebben dat Peter niet bijster op zijn gemak was met de kabels en draden, draaien ze de deuren steeds samen, zodat er van ons twee in ieder geval niemand tegen de sluis hoeft op te klimmen om te helpen. Dat scheelt weer een beetje.

Ook sluis 13 en 12 liggen op goed honderd meter van elkaar. En ook in sluis 13 is het 'boem', net als in sluis 12! We weten wel, dat er iets is dat ervoor zorgt dat het steeds nét mis gaat bij het invaren, maar we weten eigenlijk niet precies wat we eraan moeten doen. Het moreel zakt dan ook bij iedere sluis met sprongen, terwijl we al zo moe en ellendig zijn door de gekneusde hand en door het kapot gevaren lampje verderop. Het verrichten van de voor ons allebei ongebruikelijke taken maakt het ook al niet gemakkelijker.

We vragen of Gerard hetzelfde effect heeft bij het invaren van de sluizen, en hij antwoordt dat hij, omdat hij met een handstuurwerk vaart, waarschijnlijk veel eerder dan wij aanvoelt naar welke kant het schip door de zuiging wordt getrokken, zodat hij het kan corrigeren. Wij besluiten om gewoon nóg langzamer in te varen, en warempel, dat helpt: je hebt dan minder zuiging en dus wordt ook het schip minder uit zijn koers getrokken.

Sluis 11 ligt als ietsje verder van zijn voorganger verwijderd, en sluis 10, 9 en 8 ook, dus hebben we steeds vijf minuten of zo rust. Maar dan is het verder ook gebeurd met het 'luiëren': tussen sluis 8 en sluis 1 zit nauwelijks 1200 meter! Onze armen, benen, zenuwen en ruggen beginnen het één voor één te begeven, zo lijkt het, en we zitten in die sluizen serieus te overwegen om een plaats te zoeken om af te meren en het voor gezien te houden. Maar het blijkt, dat de laatste plaats om te kunnen stoppen al tussen de sluizen 9 en 8 gepasseerd is, en dus zit er niets anders op dan voort te ploeteren en te hopen dat we de laatste 45 meter stijging zullen overleven.

Om ons wat 'op te beuren' vertelt een van de sluiswachters monter en opgewekt, dat er nog niet heel lang geleden een schip bij het opschutten in sluis 2 te maken kreeg met een uit zijn hengsels klappende sluisdeur, pal achter het schip, en dat dit schip samen met een vloedgolf achterwaarts door de sluis is gespoeld en in tweeën gebroken is. Wij zien onze 'romantische plannen' met de 'Noorderzon' al eindigen in rampspoed en schipbreuk. Maar ook sluis 2, waar inderdaad splinternieuwe deuren in de sluis zitten, komen we zonder kleerscheuren door. Het is ons trouwens na het bizarre verhaal van de sluiswachter wel opgevallen, dat veel deuren van de sluizen in het valleitje een wel erg kleine hoek ten opzichte van elkaar maken: er lijkt maar heel weinig voor nodig om ervoor te zorgen dat de waterdruk van het hogere water ze uit hun scharnieren duwt....

Een half uur vóór sluitingstijd halen we dan eindelijk sluis 1, uitgeput, met trillende handen en volkomen aan het eind van ons latijn. Ik ben er niet van overtuigd dat we op dat moment nee zouden hebben gezegd als er iemand had gevraagd of hij ons schip kon kopen voor 80 % van de prijs die wij ervoor hadden betaald! Het idee van 'romantisch met vracht in het ruim onderweg door Europa' was dezer dagen nogal frontaal gebotst met de soms harde werkelijkheid. Pas véél later zouden we beseffen dat die werkelijkheid niet alléén maar bestond uit de mooie achtertuinen van Europa, maar óók uit tegenslagen, ongemakken, motorpech en varen-door-weer-en-wind (lees: sneeuw-en-ijs). Maar goed, voor het moment zijn we 'boven' én bekaf.

Als we zijn opgeschut en aan de bovenkant de sluis uit varen, ligt het scheidingspand van ruim TIEN kilometer lang, zonder sluizen of andere hindernissen, voor ons open. We horen dat Gerard óók nog

‘boven’ zal komen, maar we melden hem dat wij bij de eerste de beste gelegenheid die we zien willen gaan afmeren en eerst wat energie moeten aanvullen. Gerard raadt ons aan om dan in Les Forges, een dorpje iets verderop, te blijven liggen – helaas zonder precies aan te geven op welke plaats – en hij zal dan zelf met de ‘Maria’ net boven de sluis blijven, waar hij het schip zal laten drijven om dan morgen gewoon wat eerder te gaan varen. Het pand is ongeveer 2,5 uur van sluis 1 aan deze kant tot sluis 1 aan de andere kant, dus als hij om half vijf van start gaat, zo rekent hij ons voor, dan komt hij ongeveer op het tijdstip dat de sluis weer voor hem is klaargezet daar aan.

Wij vervolgen onze vaart naar ‘Les Forges’ en als we daar in de buurt komen, zien we een grote ‘large’, een verbreding, waar we denken dat we wel op de een of andere manier een touw aan een boom zullen kunnen krijgen, ondanks de staat van vrijwel totale uitputting waarin we verkeren. Als we bij de verbreding de ‘Noorderzon’ een beetje naar bakboord willen laten drijven, om uit de weg te liggen voor eventuele nog langs komende vaart, voelen we al na drie meter dat de kop van het schip vastloopt in de modder. Ietsje verderop proberen, dus. Maar ook daar wil het schip hooguit 2 meter de verbreding in. Nog eens dertig meter verder; idem. Van het begin tot het einde van het brede stuk blijkt de diepte nauwelijks buiten de vaargeul onmiddellijk ontoereikend te zijn voor de geladen spits. Wat nu?

Als we het Gerard gevraagd zouden hebben, zou die ons ongetwijfeld hebben voorgesteld om doodleuk onder het smalle brugje van Les Forges te gaan liggen waar de beide oevers op ‘afstapafstand’ van het schip komen en waarboven ook nog, als kers op de taart, een van de beste restaurants uit de wijde omgeving staat! Maar we hebben het Gerard niet gevraagd, en dus zijn we een half uur later nóg aan het ploeteren om meter voor meter de oevers af te zoeken naar een plaats waar we dicht genoeg bij de kant kunnen komen om vast te maken. Vergeefs. Onze pogingen worden nauwlettend in de gaten gehouden door een eenzame visser, die op een klapstoeltje over de ‘large’ zit uit te kijken en die ons gestuntel verwonderd volgt.

Dan, op een zeker moment, is Peter het inééns spuugzat. Vanuit de stuurhut zie ik hoe hij vloekend en tierend de lange houten boordplank beetpakt en die bóven zijn hoofd tilt; geen onaanzienlijke prestatie als je bedenkt dat die plank zo’n vijfentwintig kilo weegt! Peter gaat, nog altijd briesend van frustratie, op de rand van de luikenkap staan met de plank boven zijn hoofd en dan gooit hij, eigenlijk met de moed der wanhoop, de plank naar voren. Ik bereid me alvast voor op het verlies van een boordplank, maar dan zie ik, even verbijsterd als Peter zelf, dat de plank precies tussen het gangboord en de oever is terechtgekomen. Zonder ook maar een seconde na te denken grijpt Peter de lus van een touw en rent zo maar over de – los liggende – plank naar de oever, in één vloeiende beweging achter een dikke boom langs en weer over dezelfde plank terug aan boord, met de triomfantelijke kreet: “We liggen!”

Terwijl mijn blikken enigszins ongerust de acrobatische capriolen van Peter volgen, zie ik uit mijn ooghoeken hoe mond van de visser eerst wagenwijd open valt en dan hoe hij, meebewegend met de richting waarin Peter over de plank vliegt, langzaam achterover helt om tenslotte – maar dan lètterlijk – met stoel en al achterover te slaan. Ik weet sindsdien waar de uitdrukking ‘achterover slaan van verbazing’ vandaan komt.

Met één touw aan de wal liggen we vast genoeg voor dit verlaten oord, en vaart zal er vermoedelijk ook niet meer langs komen. Die avond is de enige avond in onze varensgechiedenis, dat we gewoon te moe zijn om nog te eten, dus vallen we uitgeput en bekap in bed na deze totale rampdag.

“Romantisch, dat vracht varen!” zeggen we nog tegen elkaar voor we het licht uit doen en beiden in een diepe slaap vallen.....

Kader elf: De betekenis van het woord ‘port’

Veel verbredingen (in het Frans: ‘larges’) worden op de waterkaarten van de Franse kanalen aangeduid met ‘port’, dat letterlijk ‘haven’ betekent. De ONERVAREN schipper kan daaruit ten onrechte de conclusie trekken dat er in zo’n port gelegenheid tot aanmeren zal zijn. De ERVAREN spitsenschipper weet echter, dat je in dergelijke ‘ports’ nog geen KANO kunt afmeren! Diepte is er op zulke plaatsen namelijk uitsluitend in de doorgaande geul; een halve meter daarnaast zit je in het slib.

Decennia lang is er in Frankrijk geen CENT besteed aan écht onderhoud van de vaarwegen (en dan bedoel ik niet het opschilderen van burgleuningen of het trekken van witte middenstrepen op het jaagpad, maar gewoon: BAGGEREN!). Gevolg is dat het woord ‘bevaarbaar’ hier wat anders betekent dan elders: er kan, met veel kunst en vliegwerk, nog NET een schip door. Al het andere (afmeervoorzieningen, zwaikompen, laad- en losplaatsen enzovoort) is in de loop van de jaren onbruikbaar geworden. Een gevolg van het feit, dat de vaarwegbeheerder GEEN expertise meer heeft van het varen zélf.

In ieder ander land zou een vaargebied als het Franse kanalenstelsel hoog op de erfgoedlijsten staan; in Frankrijk laat men het, tragisch als het is, verkommeren. Of er in 2025 nog altijd van de Belgische Maas naar de Middellandse Zee gevaren zal kunnen worden valt te bezien...

Verslapen

Van het voornemen om tussen 4 en 5 uur weer los te maken komt natuurlijk niks; na alle vermoeienissen van de vorige rampzalige dag slapen we door de wekker heen. Als we uiteindelijk wakker worden, is het zelfs al ná half zeven, de tijd dus dat we al bij sluis 1 aan de Saône-kant hadden moeten zijn! Snel kleden we ons aan en even later haalt Peter het touw binnen en gaan we onderweg door het tien kilometer lange scheidingspand. Omdat we niet weten of Gerard misschien óók nog slaapt, vallen we hem maar niet lastig over de marifoon. In een rustig gangetje slingeren we langs de dorpjes Les Forges en Sanchey tot we onder de enorme stuwdam van het reservoir van Bouzey varen. Daar zien we de ‘inlaten’ waarmee water uit het reservoir in het kanaal gelaten wordt om dit hoogste pand van water te voorzien en ervoor te zorgen dat de waterstand op peil blijft, ook als er aan weerskanten steeds een sluiskolk vol water wordt doorgelaten bij het op- of afschutten van de schepen. Van het meer zélf kunnen we niks zien, want dat ligt enkele tientallen meters hoger dan het kanaal.

Na het stuwmeer en het dorpje Chamousey wordt het kanaal geleidelijk aan smaller en smaller, terwijl de beide oevers steeds hoger oprijzen naar de geul. Schippers noemen dit stuk de ‘muurtjes van Chamousey’ of kortweg ‘de muurtjes’. Het kanaal bestaat hier uit een opgemetselde goot die in de uitgehakte rotsen is gebouwd en die precies tien meter breed is. Hoewel twee schepen elkaar hier schijnen te kunnen tegenkomen, hopen we van harte dat we géén tegenliggers hebben, want we zouden niet weten hoe we het voor elkaar zouden moeten krijgen om hier langs elkaar te schuiven!

Het stuk tussen ‘de muurtjes’ is ongeveer anderhalve kilometer lang, en al die tijd torent een enorme jungle van oerbos aan weerskanten boven het schip uit. Want bovenop de muurtjes is de natuur vrijwel ontoegankelijk, zodat ook het onderhoudswerk aan het bos hooguit een keer in de twintig jaar plaatsvindt. Jaagpaden ontbreken op dit stuk, laat staan dat er een berijdbare weg zou zijn. Als je op dit stuk van het kanaal een medisch noodgeval zou hebben, bijvoorbeeld omdat iemand een hartstilstand heeft, dan is er geen enkele mogelijkheid om hulp te krijgen: er kan domweg niemand áán boord en ook niemand ván boord, tenzij er wordt doorgevaren naar de ‘bewoonde wereld’. Dus dan doen we dan ook maar. Als we tenslotte, na bijna drie uur varen, in de buurt van de eerste sluis van de Saône-kant komen, worden de beide oevers geleidelijk aan weer wat minder hoog om tenslotte weer helemaal op het niveau van het kanaal te komen. Daar begint ook het jaagpad weer.

Dan horen we Gerard oproepen over de marifoon; hij vraagt of wij al beneden sluis 5 in de afvaart zijn. Enigszins in de war vragen we hem waar hij zélf is, en tot onze stomme verbijstering meldt hij, dat de Maria nét sluis 4 uitvaart! Als we hem vertellen dat de ‘Noorderzon’ nu pas bij sluis 1 aankomt, horen we: “Hè? Wat? Hoe kan dát nou? Dan moet de ‘Maria’, die ik gister los heb laten drijven in het scheidingspand, in de nacht ongemerkt de ‘Noorderzon’ voorbijgedreven zijn! Want ik werd vroeg wakker en was inderdaad verbaasd dat ik ergens in het midden van het scheidingspand dreef zonder jullie ergens te zien.”

Hoe dit voorbijdrijven heeft kunnen gebeuren zonder dat er iemand wakker is geworden en zonder dat de schepen elkaar geraakt hebben, is volgens hem een raadsel. Als wij beamen dat wij óók heel verbaasd zijn over zo’n mysterieuze plaats-verwisseling, horen we plotseling een bulderend gelach uit de marifoon komen.

“Nee, joh, ik neem jullie in de maling! En bovendien zou het schip de andere richting in wegdrijven! Nee, ik was vroeg wakker en ben toen ik jullie nog in de large zag liggen heel voorzichtig voorbijgevaren om jullie niet wakker te maken.”

En dus blijken we nu niet één schutting vóór de ‘Maria’ te zitten, maar vier schuttingen erachter! Sluis nummer 1 van Girancourt staat al klaar voor ons als we er aan komen, en omdat we vanaf dit punt verder in alle sluizen zullen dalen (‘af-varig’ noemen schippers dat) besluit ik dat de zo verfoeide staalkabel opgeborgen kan worden en we verder met de veel gebruiksvriendelijker nylon trossen zullen afschutten; dat heeft ook als voordeel dat ik die trossen dan weer zélf kan hanteren, ook omdat je bij de afdaling vrijwel niet te maken hebt met de grote krachten die bij het opschutten op het schip uitgeoefend worden. Het is bij het afschutten eigenlijk een kwestie van het schip precies op de goede plaats stil leggen, het roer dwars zetten om problemen met de drempel te voorkomen, en aan het eind van het schutproces de trossen weer van de – nu hoog boven het schip gelegen – bolders af te zwiepen. Het lukt mij ook met maar één bruikbare arm prima om dit in een normaal tempo te doen. En dus kunnen Peter en ik ons, met grote opluchting, weer op onze ‘eigen’ taken richten: het blijkt dat we al binnen twee weken een min of meer vaste taakverdeling hebben, zonder dat daar veel over gesproken of overlegd is.....

Hoewel de eerste reeks sluizen aan de Saône-kant iets minder dicht bij elkaar liggen dan aan de Moezel-kant volgen ze elkaar toch nog snel genoeg op om er de handen vol aan te hebben: de eerste 18 sluizen liggen alles bij elkaar net 12 kilometer uit elkaar. Dat betekent dus, net als aan de andere kant: invaren, vastmaken, deuren-en-kleppen-draaien, dalen, deuren openen, losgooien en uitvaren, en dat achttien keer kort achter elkaar. Wel is het afdalen om al eerder genoemde redenen aanmerkelijk minder vermoeiend dan het stijgen: je komt op muurhoogte ingevaren, dus het vastmaken is een stuk gemakkelijker, en het schip heeft niet zo sterk de neiging om naar voor of naar achter te willen. Hoogstens is het losgooien iets lastiger, maar de zwieper aan het touw die daar voor nodig is krijg ik al redelijk onder de knie. Gedurende de ochtend dalen we rustig de eerste tien sluizen af ondanks dat we pas enkele uren na de voorziene tijd zijn gaan varen. Enkele schuttingen vóór ons vordert ook Gerard met de ‘Maria’ gestaag; voor hem zal dit de op één na laatste vaardag van deze reis zijn, want tussen sluis 45 en sluis 46, in Corre, bevindt zich de plaats waar hij gelost zal worden.

Als we in de middag zonder verdere complicaties de ene na de andere sluis afdalen en ook nog een smalle draaibrug passeren, gaan we op de waterkaart uitzoeken wáár we het best kunnen blijven liggen voor de nacht. De avonturen van de vorige avond met de loodzware loopplank zijn volgens Peter – die nog altijd spierpijn heeft – niet voor herhaling vatbaar. Gerard wijst ons op een kade – een ‘kaaitje’ heet dat onder schippers – tussen sluis 24 en sluis 25, ‘La Colosse’, waar we volgens hem gemakkelijk moeten kunnen komen vandaag. Er is een stuk kade met voldoende diepte en er schijnen een paar ringen in de grond te zitten, al moet je die vaak zoeken in het hoge gras. De vaarwegbeheerder heeft er ten behoeve van de vele toeristen hier een picknick-tafel en een soort stenen barbecue geplaatst. Omdat het prachtig weer is, lijkt het ons wel wat om een avond ontspannen te barbecueën, dus we zorgen ervoor dat we ruim vóór sluitingstijd sluis 24 passeren en melden dan aan de sluiswachter dat we de nacht aan het genoemde kaaitje zullen blijven liggen. Dat heeft Gerard ons óók aangeraden: niet, zoals in Nederland gebruikelijk, aan de sluiswachter vragen of het goed is dat je ergens blijft liggen, nee, de sluiswachter méédelen dat je blijft liggen, en of hij er maar voor wil zorgen dat zijn collega’s, die ons morgenvroeg weer zullen moeten begeleiden, tijdig

geïnformeerd worden over de plaats waar we morgen zullen vertrekken. Inderdaad geeft de sluiswachter op onze mededeling geen krimp.

Bij de betreffende kade aankomend zien we dat deze plaats wel zo ongeveer de meest idyllische ligplaats in Europa moet zijn! In een bocht van het kanaal, waar dit vrij diep tussen de omringende heuvels ligt is het dal toch wijds genoeg om de zon toe te laten. Daar ligt de kade op ongeveer een halve kilometer van sluis 25, die niet bewoond is (er staat slechts een verlaten sluiswachterswoning op). Er is geen weg of bebouwing te zien, niets dan bos en bomen om ons heen, met luid kwetterende vogels en in het groen achter de kade af en toe ritselende landdieren. De kade zelf is diep en recht, we kunnen er ondanks onze diepgang gestrekt tegen de kant liggen en we vinden na enig zoeken inderdaad twee stevige ijzeren ringen, waar we onze trossen doorheen kunnen halen zodat we keurig vast liggen. Je zou je midden in het oerwoud wanen, zo stil en ongerept is het hier.

Kader twaalf: Jaagpaden en fietsers

De jaagpaden langs kanalen waren vanouds strikt gereserveerd voor degenen, die de schepen voort trokken (mensen, paarden, tractoren). Om de jaaglijn niet te hinderen mochten er zelfs geen bomen en planten staan. Intussen wordt er niet meer gejaagd en zijn de paden ontdekt door langeafstands-fietsers: de "vélo-routes" zijn fietspaden waarlangs men honderden kilometers kan afleggen zonder veel hoogteverschillen (omdat de kanalen immers slechts kleine hoogteverschillen kennen). Door die véloroutes moeten schippers nu wél rekening houden met deze nieuwe gebruikers van het vaarwegennet (en bijvoorbeeld niet het risico nemen om met een meertouw het jaagpad te kruisen, want dat geeft gegarandeerd ongelukken!

Omdat het nog altijd ruim boven de dertig graden is, lopen we al gauw in onze adamskostuums heen en weer tussen de 'Noorderzon' en de picknicktafel. Er is inderdaad een vrijwel nieuwe stenen tuinhaard gemetseld, met een rooster er zelfs al op, zodat we met wat houtskool en een bijeen gesprokkelde hoeveelheid dood hout al snel een vuurtje gaande hebben, waarboven we een hoeveelheid worstjes en stukjes vlees uit de scheepskoelkast roosteren. Er gaat een lekker koud flesje witte wijn open, en zo brengt deze avond dan alsnog de ontspanning die gisteravond nog zo ver te zoeken was.

We zijn zo te horen de enige levende zielen in de wijde omtrek, en als het flesje wijn en het gegrilde vlees zo goed als op zijn, komen we, op dit privé 'naturistenterrein', al gauw in de verleiding de liefde te bedrijven. Omdat het gras vol stenen ligt, gebeurt dat op de tafel, tot Peter opmerkt dat hij ooit heeft gehoord dat het Deens woord voor orale seks 'pik-slik' zou zijn. Of het waar is weten we nog altijd niet, maar feit is wel dat de picknicktafel op de kade van La Colosse sindsdien voor ons de 'pik-slik-tafel' heet....

Na de ontberingen van de vorige dag is deze verrukkelijk ontspannen avond in dit verstilde paradijsje precies wat we nodig hebben om weer opnieuw zin te hebben in onze ongewone onderneming. Er valt hier geen televisie te ontvangen, zo tussen de heuvels, en omdat er nergens een weg of zelfs

maar pad in de buurt ligt, hoor je helemaal geen auto's, geen brommers en zelfs geen landbouwtractoren. Niets dan het getjirp van de vele vogels en af en toe het knetteren van het houtvuur. Als we, pas tegen elven, het bed in duiken, zijn alle rampen en tegenslagen van de vorige dag alweer helemaal vergeten.

Het prachtige van deze plek maakt ons er nog maar weer eens van bewust dat je vanaf de vaarwegen héél veel plaatsen kunt bereiken die in feite de mooiste van Europa zijn, plaatsen, waar je vanaf de weg helemaal niet kunt komen of die in ieder geval zelden zo idyllisch en zo geïsoleerd liggen als deze tuin van Eden. Helaas zijn zelfs langs de vaarwegen dergelijke plaatsen meer en meer een zeldzaamheid aan het worden, omdat de moderne mens nu eenmaal overal wil kunnen doordringen, liefst per auto maar anders toch minstens per fiets. Ook bij La Colosse ligt nu een "véloroute" op de andere oever, zodat er af en toe groepjes race-fietsers langs scheren. Hoe het ook zij, de kade van La Colosse is nog altijd een van de toplocaties van het Europese vaarwegennet.

Adieu Maria...

Als we de volgende morgen netjes op tijd de touwen losmaken en richting sluis 25 drijven, hebben we nog één vaardag nodig om uit het Canal des Vosges te komen en de Petite Saône te bereiken. Omdat we intussen aan het verstrijken der dagen zien, dat het halen van onze losdatum nog behoorlijk krap zal worden, zéker met het verplichte oponthoud in Chalon sur Saône om de zaken met de douane af te wikkelen, krijgen we geleidelijk aan wat meer haast. Gerard, die met de 'Maria' aan zijn laatste vaardag begint, stelt ons een beetje gerust door te melden dat onze snelheid weer aanzienlijk zal toenemen zodra we weer in de rivier zitten, waar je op veel plaatsen wel 11 kilometer per uur aflegt in plaats van de vier of vijf in het kanaal. Gewoon, rustig maar gestaag voortmodderen, zo noemt Gerard het, en in ieder geval nergens onnodige risico's nemen, bijvoorbeeld door toch te gaan varen als het in de ochtend nog te mistig is of zo.

Die risico's presenteren zich al na enkele sluizen, als we bij de "Pont du Coney" komen, een van de laagste bruggen van de route. We hebben intussen goed geleerd hoe we, door van ACHTER het stuurhut-dak net over het dak onder de brug door te kijken, precies kunnen zien of het net wél of net níet past; deze brug past net wél, en onze nieuwe controleplaats heeft ook het voordeel dat je het ziet als je per ongeluk dingen op het dak hebt laten liggen.... Gerard deelt ons nog een oude kunstgreep mee, die ervaren schippers toepassen als een brug laag is, zelfs soms als een brug eigenlijk TE laag is: ze geven op het moment dat de stuurhut bijna de brug bereikt VOL gas! Door de ineens toenemende zuiging wordt er water onder het schip weggetrokken, zodat het lager komt te liggen, en bovendien 'kantelt' het schip bij de grotere stuwkracht van de schroef ietsje naar achteren, zodat de achterste helft waar de stuurhut op staat nóg weer ietsje zakt. Samen schijnt dat genoeg te zijn om bruggen zelfs met 10 centimeter te veel hoogte te kunnen passeren, al is het wel bloedspannend om te doen! Want als het niet precies goed gaat, loop je het risico dat het stuurhut-dak alweer omhoog komt vóórdát het onder de brug door is, en dan heb je brokken!

Jaren na onze eerste reis ben ik eens door toeval getuige geweest van een dergelijke manoeuvre, bij de brug van Sept Saulx in de buurt van Reims. Daar voer een lege spits, met veel ballastwater in het ruim omdat het schip anders sowieso veel te hoog was. Door het ballastwater lag het schip vér achterover. Vanaf onze laadkade toekijkend kon ik al zien, dat zowel de voorsteven als de stuurhut minstens een kwart meter hoger waren dan de brug! In de verwachting dat de manoeuvre rampzalig zou aflopen heb ik mijn camera en verrekijker gepakt om precies te kunnen zien wat er zou gebeuren. Toen de voorsteven nog maar enkele meters van de brug verwijderd was – en nu goed zichtbaar ook véél te hoog bleek – zag ik dat de schipper vol vermogen achteruit sloeg. Tot mijn verbazing zakte de steven meer dan een meter! Ineens begreep ik, dat het ballastwater door de achteruitslaande schroef naar voren werd gegooid, zodat het voorschip ineens aanmerkelijk zwaarder werd en dus dieper kwam te liggen. Terwijl de voorsteven onder de brug door gleed, golfde het ballastwater langzaam weer naar achter, maar traag genoeg om de steven precies onder de brug door te hebben voordat deze weer zó ver omhoog kwam dat hij de brug zou kunnen raken. Op dát moment gaf de schipper vol gas vóóruit, en door eenzelfde effect vloog het ballastwater naar achter en duwde de stuurhut ver genoeg naar beneden om óók precies onder de brug door te passen! Ik heb mij, gefascineerd toekijkend, toen voorgenomen om een dergelijke manoeuvre nooit zelf uit te voeren!

Bij de Pont du Coney zijn dergelijke fratsen gelukkig niet nodig: met nog drie centimeter ruimte glijden we onder de betonnen balken van het brugdek door. Het passeren van deze lage bruggen roept wel een vraag op: hoe kan het, dat de toegestane hoogte van een schip bijna overal in Frankrijk 3,50 meter is, terwijl er blijkbaar behoorlijk wat bruggen zijn, die een lagere doorvaartheogte hebben? Zowel de sluiswachter als Gerard hebben er een zelfde antwoord op: wat VNF betreft mág je best met 3,50 meter hoogte door de kanalen varen, maar of het ook kán, daar geven ze geen uitsluitel over! Ook hier wreekt zich weer een verschil van cultuur tussen de Benelux en Frankrijk: in Nederland en België zal de vaarwegautoriteit altijd een toegestane hoogte publiceren, waarvan bekend is dat met die hoogte alle bruggen toereikend zijn; in België is het zelfs zo dat op de feitelijke brughogte door de beheerder nog 30 centimeter veiligheidsmarge wordt gezet, zodat een brug die daar als 3,50 m aangegeven wordt in werkelijkheid met een hoogte van 3,80 nog gepasseerd kan worden. Maar blijkbaar is de redenatie in Frankrijk een fundamenteel andere: óóit zijn de vaarwegen gebouwd om schepen met een kruiphogte van 3,50 meter aan te kunnen, maar ja, in de loop der eeuwen zijn bruggen een beetje verzakt of zijn er buizen of kabels onder gehangen of moesten ze gestut worden met een extra balk. Al die dingen leiden tot een verlaging van de beschikbare doorvaartheogte, maar om dáár nu de toegestane hoogte voor te gaan verlagen, dát gaat de Franse beheerder blijkbaar te ver. En het feit dat schippers inventief zijn en allerlei oplossingen voor de te lage bruggen hebben gevonden, heeft natuurlijk ook bijgedragen aan dit vreemde fenomeen.

Qua afmetingen is dus de toegestane hoogte in Frankrijk niet een goede maatstaf; beter is het om de optelsom van hoogte en diepgang te beschouwen. Als die namelijk groter is dan 3,50 plus 2,00 meter (dus 5,50 meter tussen vlak en stuurhut-dak) dan kan er ook met kunstgrepen weinig worden gedaan om toch te kunnen passeren. Zelfs het tijdelijk verlagen van het kanaalpand waarin de brug ligt is dan geen optie meer, omdat het schip dan immers onmiddellijk vast zou lopen. Schepen die ‘kritische’ afmetingen⁶⁾ hebben moeten zich hiervan bewust zijn vóór ze op weg gaan door Frankrijk!

Tussen onze overnachtingsplaats aan de kade van La Colosse en het stadje Fontenoy-le-Château worden de sluispanden al weer wat langer dan vlak bij het scheidingspand, waar soms afstanden tussen twee sluisen slechts een paar honderd meter bedragen; hier gaat het al naar lengtes van een kilometer of soms zelfs méér. Aan het eind van de ochtend varen we dan ook door Fontenoy-le-Château, waar een jachthaven, een verhuurbasis voor vakantiescheepjes en een rondvaartboot gevestigd zijn en waar het een drukte van jewelste is, zeker in vergelijking tot de totaal verlaten jungle waarin we de afgelopen nacht nog hebben doorgebracht. Als we met de grote en diep beladen ‘Noorderzon’ langs alle polyester scheepjes varen, wordt er door menigeen een beetje bedrukt en angstig gekeken.



De haven van Fontenoy-le-Château

Onze reis speelt zich af jaren voordat de campagne “varen doe je samen” begon, maar de complicaties van gezamenlijk gebruik van de vaarweg door beroepsvaart en pleziervaart bestonden natuurlijk toen óók al. Toch zijn de benauwde blikken van de jachtenschippers onnodig: een geladen binnenschip is misschien imposant, maar het is véél beter bestuurbaar dan een kleiner schip en

bovendien is de bemanning – doorgaans – véél ervarener. Andersom is er echter wel degelijk reden tot enige zorg: hoewel veel watersporters hun best doen zich aan de regels te houden en met name de schippers-eigenaren ook de nodige ervaring hebben, zijn het met name de gehuurde jachten die soms ongelofelijke domme dingen doen. Omdat de huurders zonder enige kennis van zaken op weg worden gestuurd met hun scheepje, dat toch een slordige 30 ton weegt, worden er soms capriolen uitgehaald waar de honden geen brood van lusten. Zo hebben wij in de tien jaren van ons vaaravontuur jachtjes loodrecht in een oever zien varen, zien voordringen in smalle doorvaarten, onder bruggen zien doorvaren waar het écht niet paste én hulpeloos in de mist zien drijven vlakbij een stuw waar het water hun scheepje naartoe duwde. Na tien jaar waren we nergens meer verbaasd over. Maar hier in Fontenoy stonden wij zelf ook nog zorgelijk te kijken of we er heelhuids langs zouden komen. En dat lukte, gelukkig.

In Fontenoy ligt de sluis in een uitsparing in de rotsen, met een vreemde slinger in het kanaal waar dit onder een brug doorvoert die bovendien schuin ligt en niet al te hoog is; je moet hier dus minstens tien dingen gelijk in de gaten houden: past het qua hoogte? Krijgen we de draaiing tijdig in het schip om niet de rotsige oever te raken? Zijn de roeren al vrij om het achterschip méé te kunnen laten draaien? En dan ook nog: liggen we goed voor de sluis? Het is een héél heen- en weergeloop van stuurboord naar bakboord en van voor naar achter voordat de 'Noorderzon' tenslotte de sluis in glijdt, zelfs onder applaus van een paar toekijkende toeristen – die gelukkig niet kunnen zien dat wij ook maar een paar aanmodderende amateurs zijn. En als we even later de 'Noorderzon' moeten vastleggen, verloopt letterlijk alles zonder ook maar het geringste foutje! Het gaat lijnrecht in tegen de rotsvaste overtuiging van veel schippers, dat de meeste manoeuvres altijd goed gaan, behalve als er mensen staan toe te kijken.....

Het kanaalgedeelte tussen Fontenoy-le-Château en de uitmonding in de Saône is, als een van de eerste sectoren in het kanalenet, geautomatiseerd. Het betekent dat we op de sluis van Fontenoy een kastje uitgereikt krijgen, met behulp waarvan we elektronische ontvangertjes die op de oever zijn gebouwd kunnen 'aanstralen' om zo de sluisautomaat in werking te zetten. Deze automatisering is juist hier doorgevoerd vanwege de grote hoeveelheid huurjachten die vanuit Fontenoy rondvaren. Voor ons betekent het, dat we weliswaar geen sluiswachter meer nodig hebben, maar dat we óók niet meer zeker kunnen zijn van een voor ons klaarstaande sluis; als een jacht van de andere kant komt en de schutting nét voor onze neus wegkaapt, kunnen we niets anders doen dan geduldig wachten. Wel liggen de sluizen hier alweer verder uit elkaar, soms wel vier kilometer.

Het kanaal duikt na Fontenoy weer de 'jungle' in: door de rivier de Coney, die naast het kanaal stroomt, is de bakboordoever sowieso ontoegankelijk, maar ook de stuurboordoever kenmerkt zich hier weer door hoge hellingen die vrijwel helemaal bebost zijn. Een bijzondere plaats is het Château van Fréland, een prachtig, imposant buitenverblijf dat in een ongelofelijk scherpe bocht van het kanaal ligt, waar negen van de tien schepen volgens Gerard meerdere keren vóór- en achteruit moeten slaan om deze bocht te nemen. Gek genoeg lukt het ons – argeloze beginnelingen – om in één keer de bocht door te komen.

Nog enkele sluizen verder passeren we het dorp Selles, wat vreemd genoeg in het Frans 'uitwerpselen' betekent; we hopen maar dat deze naam niets te maken heeft met de kaasfabriek, die hier de lokale producent van een eigen merk 'Munster' is. Munster is de beroemde zéér sterk ruikende zachte kaas.

In Selles is een van de laatste draaibrugjes die nog in gebruik zijn. Bij onze aankomst is de brugwachter al druk doende met het handmatig sluiten van alle slagbomen. Even later duwt hij het draaiende brugdek – ook met handkracht – zijwaarts weg, zodat de brug over het scharnier langzaam uit de weg draait. We passen met de ‘Noorderzon’ precies tussen de twee brughoofden op de oevers, het lijkt zelfs nog minder over te houden dan de meeste sluizen. De brugwachter wordt uitvoerig bedankt terwijl het achterschip hem passeert, en zodra de kont van de ‘Noorderzon’ weer uit het brug-gat is, draait de brugwachter de brug op dezelfde wijze weer dicht. Hier dus geen stremmingen als de stroom uitvalt!

Na de draaibrug schutten we nog vier keer af, en dan glijden we langzaam het stadje Corre binnen, dat voor de ‘Maria’ het eindpunt vormt van deze reis. Als we de voorlaatste sluis uit zijn, roept Gerard ons al op en meldt dat hij intussen tegen de loskade ligt en de trossen vast heeft, zodat we rustig langs hem zullen kunnen varen. Omdat het in dit kanaal inderdaad op veel plaatsen bijzonder ondiep is, en we bij de paar geladen schepen die we zijn tegengekomen toch steeds behoorlijk moeite hebben gehad om elkaar te kruisen, is het goed nieuws dat de ‘Maria’ al uit de weg is. Als we de jachthaven van Corre voorbij varen, zien we de ‘Maria’ inderdaad tegen de oever liggen, al mag de plaats waar hij gelost zal worden nauwelijks een loskade heten: het is meer een geïmproviseerde aanlegplaats met een plateautje voor een mobiele kraan. Gerard geeft toe dat dát precies is wat er zal gebeuren bij het lossen: een klein kraantje zal zijn lading schep voor schep uit het ruim halen en in een vrachtautootje gooien, wat dan met steeds twintig ton tegelijk de lading naar de ontvanger, verderop in het stadje, zal brengen.

We leggen de ‘Noorderzon’ even stil naast de ‘Maria’ om Gerard nog eens uitvoerig te bedanken voor alle leerzame en nuttige adviezen, die hij ons gedurende het hele Franse deel van de reis heeft gegeven en waar we werkelijk veel aan hebben gehad. Dan zwaaien we nog een laatste keer naar Gerard en vervolgen de laatste driehonderd meter van het Canal des Vosges onze weg naar sluis 46 van Corre, de laatste sluis voordat we in de Saône uitkomen. In de sluis, waar weer alle formaliteiten moeten worden geregeld en waar we de afstandsbediening van de automatische sluizen weer moeten inleveren, maken we – op het laatste advies van Gerard – nog van de gelegenheid gebruik om met behulp van de daartoe aanwezige drinkwaterslang de hele drinkwatertank van 3000 liter tot de nok vol te doen met vers water. Zo kunnen we er de rest van de reis tegen, qua water. Als alle formaliteiten vervuld zijn en de slang weer netjes is opgerold, varen we sluis 46 uit en ligt de Saône voor ons open.

La Petite Saône

Zodra we het sluiskanaaltje van de laatste Canal-des-Vosges-sluis uit komen, lijkt het alsof de ‘Noorderzon’ vleugels krijgt! De snelheid van het schip neemt zienderogen toe, ook zonder dat we gas bij hoeven geven, en als we dat laatste uiteindelijk wél doen, hebben we het gevoel vooruit te vliegen met een snelheid, die nauwelijks verenigbaar is met het nog altijd smalle – en hier ook extreem bochtige – vaarwater. We ‘scheuren’ het eerste rivierpand door met de nu in onze ogen belachelijke snelheid van zo’n tien kilometer per uur, zodat we het eerste sluispand van de Saône – toch gelijk al weer een kilometer of vijf lang – in minder tijd afleggen dan de meeste kanaalsluispanden achter ons. Bij de écht scherpe bochten moeten we zelfs een klap achteruit geven met de schroef om de meeste snelheid uit het schip te halen, anders vrezen we letterlijk uit de bocht te vliegen. Het is na de vele dagen in het kanaal weer een totaal andere ervaring. Omdat we de eerste Saône-sluis niet meer zullen halen vandaag, meren we – heel comfortabel – af op de speciaal daartoe geplaatste meerpalen boven sluis 1 van Ormoy.

De sluisjes liggen hier, net als eerder die in de Maas, meestal in kortere of langere afleidingskanaaltjes, waar het vaarwater dus de rivier even verlaat om er pas verderop weer in terug te keren. Zo ook bij de eerste en tweede Saône-sluis, die van Ormoy (1) en Cendrecourt (2). Beide kanaaltjes zijn bijna even traag als het Canal des Vosges, maar zodra de neus van het schip weer op de rivier komt, pakken we de snelheid weer op. We beginnen te geloven dat Gerards voorspelling uit zal komen: de toenemende snelheid lijkt erop te wijzen dat het haalbaar moet zijn om Vrijdagmiddag in Chalon te zijn. En als we dan zien, dat het afleidingskanaaltje bij sluis 3 van Montureux-lès-Baulay nog maar héél kort is, en dat sluis 4 van Conflandey zelfs helemaal geen afleidingskanaaltje heeft maar pal naast de stuw in de rivier zelf is gebouwd, dan begrijpen we dat de 10 kilometers per uur vanaf hier onze standaard-snelheid zal zijn en dat het grotendeels gedaan is met het voortkruipen.

Die sluis van Conflandey is overigens wel een enge: Omdat de stuw direct naast de sluis-invaart ligt, wordt een schip dat in de afvaart is – zoals wij - een beetje naar de stuw getrokken; de sluisinvaart wordt slechts van de stuwopening gescheiden door een ijzeren geleide-balk, waarin stroomgaten zitten. Eenmaal binnen die geleide-balk is er geen probleem meer, maar net ervoor kan het wel eens penibel zijn, omdat het schip om bestuurbaar te zijn voldoende snelheid nodig heeft. Die snelheid komt dan ook nog bovenop de snelheid van de stroom, zodat men alles bij elkaar gedwongen is om met een véél grotere snelheid dan gebruikelijk de sluis in te varen. En de sluiskolk is natuurlijk geen centimeter breder dan alle andere!

Bij hoogwater op de Saône schijnt deze sluis een ware nachtmerrie te zijn: dan is de enige manier van veilig invaren erin gelegen om het schip langs de oever te laten glijden en ervoor te zorgen dat het zó veel snelheid houdt, dat de zuiging waardoor het tegen de oever wil plakken groter blijft dan de zijwaartse trek van de stuw. Brrr!

Tijdens onze passage is er gelukkig weinig stroom, en dus komen we de sluis zonder kleerscheuren in. Eigenlijk vinden we de passage van het Île de Conflandey – een eilandje net beneden de sluis, waar aan twee kanten een vaargeul met eenrichtingsverkeer langs loopt, nog smaller dan het Canal des Vosges – problematischer dan de sluis zelf: bloedvoorzichtig schuiven we langs het eiland en onder de brug door. Pas als we aan de andere kant weer op breder water uitkomen, halen we weer opgelucht adem.

Door de uitmonding van de ‘Lanterne’ in de Saône, 50 meter beneden de sluis van Conflandey, neemt de stroomsnelheid weer wat toe, want de Lanterne levert bijna evenveel water af aan de Saône als de bovenloop van de rivier zelf.

Op deze plaats is ook nog tientallen jaren gebouwd aan het ‘Canal de la Haute Saône’, een verbinding tussen de Petite Saône en het Rhône-Rijnkanaal ter hoogte van Montbéliard. In de gloriejaren van de spitsenvaart was dat Rhône-Rijnkanaal heel druk bevaren. Er werden goederen vervoerd vanuit de industriegebieden rond Montbéliard naar alle windrichtingen: noordoostwaarts naar de Rijn (en verder naar Noord-Duitsland en Rotterdam), maar ook zuidwestwaarts naar de Saône, Rhône en het kanalennet in de richtingen van Parijs, Reims en België en ook van en naar de staalindustrie rond Nancy en Metz. Met name om die laatste transportstromen te bekorten – en minder afhankelijk te maken van het Rhône-Rijnkanaal en de rivier de Doubs, die regelmatig wegens te hoog of te laag water slecht of niet bevaarbaar is – wilde men vanaf Montbéliard rechtstreeks naar de Haute-Saône varen en vandaar door de Vogezes verder.

Vanaf Montbéliard werd een kanaal ontworpen – en grotendeels ook gebouwd – naar Belfort. Vandaar wilde men via de ‘Mille Étangs’ (wat Duizend Meren betekent) en via een kanaal dat de rivier de Lanterne zou volgen de Saône bij Conflandey bereiken. Vanaf Belfort werd een kilometerslange tunnel gegraven en tussen de duizend meren werden alvast allerlei stukken kanaal uitgegraven en voorbereid. Maar zoals zo vaak haalde de conjunctuur hier de kanaalbouwers in: het transport over de Doubs en het Rhône-Rijnkanaal liep terug, evenals het transport door de Vogezes, en bovendien werd er een project gestart om het Rhône-Rijnkanaal voor grotere scheepvaart geschikt te maken (tot 2000 ton in plaats van de 250 van het bestaande kanaal). Daarmee werd het Canal de la Haute Saône een achterhaald concept, en het ging dus de ijskast in, net zoals trouwens vijftig jaar later het vergrote Rijn-Rhônekanaal. Dat strandde op de onwil van de milieubeweging om in te stemmen met een aantasting van het natuurschoon van de Doubs-vallei. Vandaag de dag is tussen Montbéliard en Belfort het Canal de la Haute Saône nog in gebruik als ontsluiting van de jachthaven van Belfort. In die laatste plaats is het afgesloten door een brug zonder doorvaarthoogte. Verderop is het tracé nog goed te volgen, inclusief sluisen en de tunnel, maar ergens tussen de Mille Étangs eindigt het in de woeste natuur. De Saône heeft het in ieder geval nimmer bereikt.

Nu het water van de Lanterne zich bij de Saône heeft gevoegd, wordt de rivier aanmerkelijk breder en ook dieper, wat weer te merken is aan de nóg hogere snelheden die de ‘Noorderzon’ hier haalt. Het schip ‘dendert’ met tien tot twaalf kilometer per uur vooruit, en af en toe moeten we bewust afremmen, zoals bij het invaren van het afleidingskanaaltje door Port-sur-Saône. Die zijkanaaltjes zijn ineens aanmerkelijk minder diep en veel smaller dan de rivier, zodat een geladen schip, als het er volle vaart naar binnen draait, een dusdanig grote zuiging veroorzaakt dat het bijna ‘aan de bodem vast zou plakken’. Je ziet dan alleen een enorme golf het zijkanaaltje in stormen door het voor het schip uitgeduwde water, maar het schip zelf ligt dan vrijwel stil! Nee, kalm aan is het adagio bij de overgang van de rivier naar de afleidingskanalen.

In Port-sur-Saône heeft men nog een extra ingewikkelde doorgang gebouwd: een ‘porte-de-garde’. Dat is een zogenaamde ‘keerdeur’, een soort sluis met maar één stel deuren, die tijdens hoogwater als waterkering kan dienen. Een dergelijke keerdeur wordt dikwijls gebouwd aan de bovenstroomse kant van sluiskanaaltjes. Die kanaaltjes vormen als het ware een ‘by-pass’ voor een stuw: omdat zo’n stuw een obstakel voor de scheepvaart is, gaat die scheepvaart dan door de ‘by-pass’ waar een sluis

dan het hoogteverschil laat overbruggen. Maar als er erg hoog water komt, dan moet dus óók zo'n zijkanaaltje gevrijwaard blijven van overstromingen. Daarom wordt dan vlak bij de aftakking uit de rivier zo'n keerdeur gebouwd, die bij hoog water gesloten kan worden.

In Port-sur-Saône is dus ook zo'n keerdeur, met een lage brug erboven. De keerdeur is gebouwd precies in een soort S-bocht in het kanaal. Een geladen schip komt er uitsluitend doorheen door eerst langs de bakboordoever te schuiven en dan langs de stuurboordoever. Waarom had die keerdeur niet in het rechte stuk gekund?

Achter de 'porte de garde' liggen de kades en de jachthaven van Port-sur-Saône, dat in eerste aanblik een aardig stadje lijkt, maar dat, omdat de Route Nationale 19 er dwars doorheen dendert, in wezen alleen bestaat uit een drukke, stinkende straat vol vrachtverkeer met drie of vier aftandse winkeltjes. Het stadje biedt ons wel gelegenheid om brood, groenten en vlees in te kopen. Na een kleine drie kwartier inkopen doen vervolgen we onze weg naar sluis 5 van Port-sur-Saône, om beneden de sluis onmiddellijk weer in de rivier uit te komen.

De sluisen van Chemilly (6) en Scey-sur-Saône (7), met bij ieder een keerdeur in de ingang van het afleidingskanaaltje, passeren we zonder veel gedoe. Omdat het tempo op de rivier aanmerkelijk hoger ligt, vorderen we ook véél sneller dan we in de kleine kanalen gewend waren. En zo is het nog vroeg in de middag als we de tunnel van Saint-Albin bereiken, met in de invaart een 'écluse de garde' (niet te verwarren met de 'porte de garde' die maar uit één stel deuren bestaat en die, als hij wegens hoog water gesloten moet worden, ook onmiddellijk voor een stremming in het scheepvaartverkeer zorgt; bij een 'écluse de garde' kan, net zoals bij een normale sluis, in geval van hoogwater gesloten worden, zodat het sluiten daarvan NIET onmiddellijk de scheepvaart stilletgt). Het voormalige sluiswachtershuis van die écluse de garde is omgebouwd tot een in de regio erg populair restaurant, dat echter alleen in de weekends open is, dus wij hebben er niet veel aan.

Het invaarlucht van de tunnel van Saint-Albin staat al voor ons op groen als we aan komen varen. Het verkeer wordt hier vanuit de sluis van Rupt geregeld. Van daar uit houdt men met camera's de rivier en de scheepvaart in de gaten.

Zodra we de tunnel in varen, worden we weer geconfronteerd met de zuiging en de vertragende werking die dat heeft op een schip: met nauwelijks twee kilometer per uur schuiven we door de tunnelbuis, die nog geen 700 meter lang is maar waar we ruim drie kwartier over doen!

Aan de andere kant van de tunnel houden twee opgemetselde kademuren de geul nog over een langere afstand smal; waar de geul uit de heuvel gegraven – of gehakt – is, blijft het éénrichtingsverkeer, en we houden er dus ook dezelfde snelheid die we in de tunnel haalden. Maar omdat de muurtjes ook nog in een dubbele slinger zijn gebouwd, een soort S-bocht, moeten we ons uiterste best doen om het schip zonder al te veel te schampen en te stoten in het midden van het smalle geultje te houden. Pas na 1,5 kilometer verbreedt het kanaal zich weer, om 500 meter verder in de sluis van Rupt (8) te eindigen.

Eenmaal weer op de rivier vervolgen we onze reis stroomafwaarts en we komen al snel bij de brug van Rupt aan, waar op- en afvaart om een niet gelijk duidelijke reden van vaarwegheft moeten wisselen: de afvaart moet hier de middelste doorvaartopening nemen, terwijl de opvaart – die normaal gesproken dus aan de linker- of bakboordzijde de afvaart passeert – het voor ons rechter

(voor hen linker) brug-gat moet nemen. Hoogstwaarschijnlijk is dit nog een erfenis uit de tijd dat de schepen 'gejaagd' werden, voortgetrokken door een paard of een man vanaf het jaagpad; in die tijd kon een afvarend schip, dat immers de stroom mee had, zich wel even verwijderen van de oever, maar voor de opvaart zou dat betekenen dat de vaart gelijk uit het schip zou zijn. Ook de vorm van de brugopeningen kan een rol hebben gespeeld bij deze vreemde verkeersmaatregel: het gat aan de jaagpadzijde is smaller dan in het midden, zodat afvarende schepen moeite zouden hebben dit gat door te varen als er veel stroming staat. Hoe het ook zij, wij varen netjes door het middelste brug-gat om gelijk ná de brug weer naar stuurboord te koersen, want het eilandje net beneden de brug heeft óók eenrichtingsverkeer, maar nu dan weer ieder aan de 'goede' kant....

Sluis 9 van Chantes met weer de 'porte de garde' ervoor passeren we zonder bijzonderheden, en ook de keersluis van Cubry – die dus alleen tijdens hoog water aan een van beide zijden dicht staat, maar die nu aan twee kanten uitnodigend open staat – gaan we zonder problemen voorbij. Ruim vijf kilometer verder bereiken we de 'porte de garde' van Soing, met iets verderop de gelijknamige sluis (nummer 10; om een geheimzinnige reden worden de 'écluses de garde' niet meegeteld in de nummering). Onze voortgang is, met de lange stukken op de rivier, redelijk snel en in tegenstelling tot de voorspelling van Gerard, die had verwacht dat we ergens tussen sluis 11 en 12 zouden komen op deze woensdag, komen we al rond 4 uur bij sluis 11 van Charentenay aan, vroeg genoeg om nog tijdig bij de tunnel van Savoyeux – de tweede van deze dag! – te komen en zelfs de daarachter gelegen sluis nog te kunnen passeren. Als dat allemaal gaat lukken, resteert er nog een klein beetje hoop dat we nét op tijd in Chalon kunnen zijn voor de dédouanement.

Sluis 11 van Charentenay is weer een controlepost, dus we tonen ons doorvaartpapiertje en genieten van het fraaie uitzicht op het bekende Château de Ray boven op de heuvel in de verte. Wat we op dat moment nog niet weten, is dat we vele jaren later de gelukkige eigenaars zullen zijn van de drie huizen, die tussen de sluis en de brug van Ray op de rechteroever zijn gebouwd en die ten tijde van onze passage deels ruïnes zijn, waar weliswaar aanstalten worden gemaakt om met een restauratie te beginnen maar die nog verre van voltooid is. Van de huizen behoorde er één aan de veerman toe die hier vóór de bouw van de brug – en later nog een keer toen de brug in de 2^e wereldoorlog werd verwoest – voor de overtocht over de rivier zorgde, en het andere aan de 'barragiste', de man die verantwoordelijk was voor het zetten en strijken van de stuwdam of 'barrage'. De huizen liggen op een idyllische plek in de uiterwaarden van de Saône. Door die ligging kan er in de onmiddellijke omgeving van de huizen niet meer worden gebouwd, wat de bewoners vrijwaart voor de komst van nieuwbouw en de daarmee samenhangende burens. Maar tijdens onze passage weten we dit nog helemaal niet, en dus varen we na het afdalen van de sluis van Charentenay in een rap tempo door, via de nu openstaande keersluis van Ferrière-lès-Ray naar Seveux en de tunnel van Savoyeux. Die bereiken we inderdaad ruim op tijd om zowel de tunnel – even smal en traag als die van Saint Albin, maar iets korter – als de erachter gelegen sluis nog te kunnen passeren.

Als we de sluis uitvaren, begint het wat mistig te worden. Gerard heeft ons al gewaarschuwd voor de beruchte Saône-mist en ons op het hart gedrukt vooral niet door te varen als er in feite niet genoeg zicht is voor vaart zonder radar. En een radar hebben wij niet. Maar tot onze grote schrik blijken we hier uitgerekend in een rivierpand te zitten, waar nergens ook maar de geringste mogelijkheid tot aanmeren te bespeuren is. Wel waarschuwt de waterkaart ons, net als trouwens de borden op de oever, dat er hier talloze plaatsen zijn, waar je een serieus risico loopt aan de grond te lopen als je te dicht bij een van de vele zandbanken komt. Geen geruststellende gedachte, des te meer omdat het

zicht nu snel minder wordt. Ten langen leste besluiten we om in plaats van een aanlegplaats genoeg te nemen met een touw dat we ergens om een boomtak willen proberen te bevestigen, zodat we in ieder geval niet in de nacht op de stroom zullen meedrijven. Omdat er volgens de sluiswachters géén andere vaart in de buurt is, laten we de 'Noorderzon' voorzichtig met de kop in de bakboordoever lopen, waar we de dikste boomtakken menen te onderscheiden. Na enkele vergeefse pogingen lukt het me om een touw inderdaad achter langs een redelijk dikke tak te krijgen, en na nog even te hebben gecontroleerd of het blijft zitten gaat de motor uit en maken we, drijvend in een dicht bos, ons avondeten klaar. Op tijd gaan we het bed in.

Als we de volgende morgen wakker worden, zit het potdicht van de mist! De goede raad van Gerard indachtig, gaan we terug naar bed en we slapen nog een extra uurtje uit. Pas tegen negen uur trekt de mist voldoende op om de oever te kunnen onderscheiden. En dus gaat de motor aan, en treffen we voorbereidingen om weer verder te gaan.

De verrassing komt als ik probeer om het touw, waarmee we om de 'stevige boomtak' hadden vastgelegd, weer binnen te halen: ik hoef nauwelijks kracht te zetten of het touw komt, met medeneming van de tak, aan boord. Het blijkt dat we die nacht heerlijk hebben geslapen, terwijl we alleen maar werden tegengehouden door een morsdode tak van een volledig vermolmd dode boom!

Bijna terug in groot vaarwater

Als we, na de overnachting aan een dooie boomtak, weer varen, maakt de grauwe mist al gauw plaats voor een stralende zon. Om ons heen glijdt een van de meest lieflijke landschappen van Europa voorbij: de dichte bossen van de Haute Saône, afgewisseld met grazige weiden en af en toe een pittoresk dorpje. Van wegen of industrie of drukte is nergens iets te bespeuren. Zelfs de graansilo's, die altijd lelijk en opvallend zijn, staan hier verscholen in het hoge geboomte op de hellingen van het Saônedal. In een rustig maar gestaag tempo dalen we de sluizen van Véreux en van Rigny af en we bereiken al vroeg in de ochtend het plaatsje Gray, waar we een uurtje boven de sluis vast maken om bij een op loopafstand gelegen supermarkt weer wat voorraden aan te vullen; als we ons immers rond dit weekend moeten haasten vanwege de 'dédouanement' kunnen we maar beter voorbereid zijn.

Als we terug aan boord stappen, klinkt bij de sluis, 50 meter vóór ons schip, ineens een hoop lawaai en geschreeuw en gerinkel! Er wordt gescholden en er sneuvelen ruiten, en er gillen mensen. Nieuwsgierig snellen we toe, om op de sluis getuige te zijn van een bizar schouwspel: een rondvaartbootje van het type dat ook in de Amsterdamse grachten vaart ligt in de sluis, met een groot aantal kapotte ramen. Op de sluis staat een man met een doos flessen in zijn hand, vloekend en tierend tegen de schipper van het rondvaartbootje, en bij nadere beschouwing is aan zijn bewegingen te zien, dat hij vermoedelijk niet meer helemaal nuchter is. Af en toe wordt er een fles – het gaat om vólle wijnflessen! – uit de doos gepakt en met een woeste zwaai tegen de ramen van het rondvaartbootje gesmeten, die natuurlijk de een na de ander sneuvelen onder het gewicht en de impact van de volle wijnflessen. De passagiers zitten benauwd te kijken en zitten voor het grootste deel aan de 'veilige' kant van het vaartuigje om weg te blijven uit de buurt van het versplinterende glas.

Na enkele minuten al klinkt er een sirene, kennelijk van een in allerijl opgeroepen politieauto. Tien minuten later wordt de man die de flessen gooide, met handboeien om, afgevoerd richting bureau. Even later horen we, dat de gearresteerde man de sluiswachter is, en dat de oorzaak van zijn wandaden gelegen is in een al jaren lang woekerende vete tussen hem en de schipper van de rondvaartboot. Blijkbaar is er bij het passeren van de sluis iets gezegd waardoor bij de sluiswachter de stoppen doorgeslagen zijn. Hoe het ook zij, een inderhaast opgetrommelde vervangende sluiswachter schut het gehavende rondvaartbootje eerst weer af om terug te kunnen keren naar zijn vaste ligplaats, waarna wij met een half uurtje vertraging, rond één uur 's middags, alsnog geschut worden. Van de inval-sluiswachter horen we dat de gearresteerde zijn vader is..... Wat een drama!

We schutten af in de sluis en beginnen daarmee aan de laatste kilometers 'klein vaarwater': sluis Apremont (nummer 17) is nog een spitsensluis, met erachter een ongewoon lang rivierpand van meer dan 15 kilometer dat ons naar het sluiskanaaltje van Heuilley leidt. Ten tijde van onze passage is de sluis van Heuilley (18) de eerste sluis met afmetingen groter dan de Freycinet-sluizen: tussen deze plaats, waar de Petite Saône en het Canal entre Champagne et Bourgogne samenkomen, en de Rhône hadden de sluizen ooit afmetingen van 40 bij 8 meter. De reden voor die afwijkende maat is onduidelijk: er konden géén twee spitsen naast elkaar in de sluizen, dus de enige uit de scheepsafmetingen afkomstige reden zou hebben kunnen zijn om een spits en een 'berrichon' gelijktijdig te kunnen schutten. De 'berrichon' was een scheepstype dat alleen in het Canal de Berry werd gebruikt en dat slechts een breedte van 2,60 meter had. Maar de combinatie van deze

scheepstypes is onwaarschijnlijk, gezien de afstand tussen de Saône en het Canal de Berry (een nu niet meer gebruikt zijkanaal van het Canal Latéral à la Loire bij Marseille-lès-Aubigny). Of anders misschien het gelijktijdig schutten van een spits en een duw- of sleepbootje. Hoe het ook zij, nergens in de Europese wateren komt dit sluisenformaat terug, maar in de Saône waren ooit alle sluisen tussen Heuilley en Chalon 8 meter breed. Vanaf Saint-Jean hadden de sluisen dan ook nog kolkverbredingen, waardoor er wél twee spitsen gelijk geschut konden worden: de ene voer dan eerst in, werd zijwaarts in de verbreding gelegd, waarna de tweede in kon varen. Een soortgelijk principe heeft nog lang bestaan in de sluisen van de Zuidwillemsvaart en van het Wilhelminakanaal in Nederland.

Sluis Heuilley is aan het begin van de 21^{ste} eeuw bijna ingestort, waarna de vaarwegbeheerder de sluis heeft gereconstrueerd binnen de oude sluisuren (dus door vóór de oude muur een dikke betonnen wand op te trekken); sindsdien is de grotere breedte verdwenen, en vandaag de dag heeft de sluis dan ook normale spitsenafmetingen, al is bij het invaren nog te zien dat de kolk ooit andere afmetingen heeft gehad.

Omdat nét boven de sluis het Canal entre Champagne et Bourgogne zich bij de vaarweg voegt, komen op dit punt al twee van de in totaal vijf vaarverbindingen met het Rhône/Saônebekken samen. Het Canal entre Champagne et Bourgogne - in schipperskringen meestal kortweg Canal d'Heuilley genoemd, wat op zijn beurt door Nederlandstalige schippers wordt verbasterd tot 'Kanaal Diejee' of zelfs 'Kanaal O Jee' - heette ooit het Canal de la Marne à la Saône, waarmee het méér recht deed aan zijn betekenis dan de nieuwe naam, te meer omdat de regio's Champagne en Bourgogne intussen al niet meer bestaan. In de kloppende naamgeving zou het kanaal nu eigenlijk 'Canal entre Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine et Bourgogne-Franche-Comté' moeten heten, omdat de régions in Frankrijk intussen zijn gereorganiseerd....

Van de vijf de vaarwegverbindingen naar de Rhône komen er maar liefst VIER uit in een stukje van de Saône van nauwelijks 40 kilometer lang: eerst dus het Canal d'Heuilley; iets verderop komt de Rijn-Rhôneverbinding bij Saint-Symphorien in de rivier uit, en slechts enkele kilometers verder mondt het Canal de Bourgogne in de Saône uit. Nog eens 50 kilometer verderop komt ook het Canal du Centre (dat samen met het Canal Latéral à la Loire, het Canal de Briare, het Canal du Loing en de Seine de verbinding vormt via Parijs) bij de Saône.

De gloriejaren van de binnenvaart maakten deze grote hoeveelheid verbindingen noodzakelijk: in de betere jaren ploegden per verbinding tientallen schepen per dag richting Saône en Rhône en andersom. In die tijd was het goed merkbaar als één van de verbindingen uitviel (door stremmingen of voor onderhoud): dan was het op de andere vier extra druk. In feite ging alle transport van en naar het Rhônedal via een van deze kanalen: Centre, Bourgogne, Heuilley, Vogezen of Rijn-Rhône. Dat hield destijds dus óók in, dat een stremming ten Noorden van Chalon kon worden gepasseerd door een van de alternatieve verbindingen te gebruiken, maar dat een stremming ten Zuiden van Chalon gelijk betekende dat alle vaart van en naar de lagere Saône en naar de Rhône gestremd was!

Hoe het ook zij, ten tijde van onze passage is de meeste binnenvaart op de kleine Freycinet-vaarwegen al aan het verdwijnen, dus komen we voorbij Heuilley niet écht in een 'vaarwegfile' terecht. Wél wordt onze snelheid alweer een beetje hoger, omdat de diepte en de breedte van de Saône nog steeds toenemen naarmate we verder stroomafwaarts komen; in de bochten beneden de sluis van Heuilley moeten we tenminste alle zeilen bijzetten om te zorgen dat de 'Noorderzon' netjes

in de geul blijft. Omdat ook de lengte van de panden tussen de sluizen nog steeds toeneemt, stijgt onze gemiddelde voortgangssnelheid naar bijna 12 kilometer per uur. Via de sluis van Poncey-lès-Athée bereiken we het vestingstadje Auxonne, waar Napoléon zijn militaire opleiding schijnt te hebben gehad. Omdat we zien dat het al te laat zal zijn om de sluis nog te halen, maken we de 'Noorderzon' een beetje geïmproviseerd vast onder de verkeersbrug, omdat daar een nogal recht uitzierend stuk kademuur te zien is en de stevige ijzeren leuning in ieder geval een mogelijkheid biedt om wat meer solide vast te maken dan aan de tak van een dooie boom.....

De volgende ochtend gooien we tijdig los voor de allerlaatste kleine sluis; wat daarna komt is alleen nog maar het grootscheepse werk, sluizen van bijna 200 meter lang en 12 meter breed, die bovendien zó ver uit elkaar liggen dat er nog maar vijf resteren tot onze bestemming. En of het nu is omdat 'het venijn in de staart zit' of iets anders: we moeten weer tijden lang wachten voordat de sluis voor ons klaar staat. Als we uiteindelijk de deuren open zien gaan, komt er een piepklein drijvend gevalletje uit, een soort geïmproviseerd vlot waarop een baardige bejaarde door middel van een lange helmstok stuurt. Tot zo ver de voorrang voor de beroepsvaart.....

Eenmaal weer in de rivier kunnen we de gang weer snel in het schip krijgen, maar al onder de allereerste brug voelen we toch, dat er wat weerstand komt: het is hier ineens niet heel erg diep! Gelukkig hebben we, mede dankzij de goede raad van Gerard, intussen de tekenen leren zien van plotseling ondiep water: de golf die dan ineens voor het schip uit ontstaat, het terugvallen van de snelheid, en in het ergste geval zelfs het raken van de bodem als de zuiging ineens zó hevig wordt dat het schip zichzelf naar beneden trekt. We halen dus de snelheid eraf, en drijven met een rustiger gangetje onder de brug door. En dat gaat allemaal goed. Iets verderop lijkt er weer niks aan de hand en langzaam bouwen we het tempo weer op.

Bij de volgende reis die we met de 'Noorderzon' hebben gedaan zal ons op deze plaats, waar we nu nog argeloos en zonder ons van enig risico bewust te zijn varen, iets opvallen: Bij kilometerpunt 222,5 zien we dan namelijk een rode (!) boei drijven op bijna driekwart van de breedte van de rivier, gerekend vanaf de rechteroever. Rode boeien liggen in deze vaarrichting normaal aan onze stuurboordkant, maar omdat deze bijna tegen de bakboordoever ligt, vragen we ons af wat hier aan de hand is: is de boei van zijn plaats gedreven, is er een verkeerde kleur en vorm gebruikt, of is het iets anders? Als we, op die tweede reis, langzaam proberen om toch langs de goede kant de boei te passeren en dus tussen de boei en de bakboordoever kruipen, zien we ineens midden in de rivier een reiger staan, roerloos, op één poot vissend, maar.... In hoogstens tien centimeter diep water! Op deze plaats blijkt een beruchte zandbank te liggen, de bank die gevormd wordt doordat hier de Tille in de Saône uitmondt. En ondanks veelvuldig baggeren wordt er steeds opnieuw zo veel zand gedeponeed, dat de Saône enkel langs de uiterste linkeroever nog voldoende diepte heeft voor een geladen spits.

Maar tijdens onze eerste passage van deze zandbank ligt er geen boei, en bovendien zijn wij ons van geen kwaad bewust als we, min of meer midden in de rivier varende, de monding van de Tille passeren. En of het nou is omdat er net gebaggerd is of omdat er toevallig een wat hogere waterstand is in de Saône weten we niet, maar we varen het beruchte punt zonder ook maar de minste moeite voorbij. Het is een van de vele raadsels gebleven die we in de tien jaren varen zijn tegengekomen.

Een paar kilometer verder passeren we op de linkeroever de sluis van Saint-Symphorien, de eerste sluis in het oude Rijn-Rhônekanaal, de tweede van de vier in de Saône uitmondende vaarverbindingen. Omdat min of meer op deze plaats ook het nieuwe Rijn-Rhônekanaal was voorzien – voordat het project als gevolg van een betwistbaar standpunt van de ‘Groenen’ in de onderste la van de politiek verdween – is de rivier vanaf dit punt ‘uitgebouwd’, wat een waterstaatkundige term is voor ‘bevaarbaar gemaakt voor grotere schepen’. De term is ongetwijfeld een Germanisme: ‘ausbauen’ betekent in het Duits ‘in schaal opwaarderen’. De vaargeul is vanaf hier drie en een halve meter diep – al is lang niet altijd duidelijk wáár die vaargeul zich dan wel bevindt!

Onze ‘typisch Nederlandse’ manier van omgaan met informatie van de vaarwegbeheerder leidt in de Saône in ieder geval tot conclusies die niet zonder meer getrokken mogen worden: als wij met Nederlandse ogen kijken naar twee boeien, een rode en een groene, die op een bepaalde plaats in de vaarweg liggen, dan betekenen die boeien voor ons, dat het vaarweggedeelte er tussenin veilig vaarwater is. Hier blijkt zo’n stel boeien lang niet altijd dezelfde betekenis te hebben! Hier is het eerder ‘als er al sprake is van een vaargeul, dan ligt die – waarschijnlijk – ergens tussen deze boeien’. We zijn in Nederland – als typisch scheepvaartland – dus méér verwend met onze vaarwegbeheerders dan je je meestal realiseert.

La Grande Saône

Nauwelijks vier kilometer voorbij de monding van het Rijn-Rhônekanaal bereiken we Saint-Jean-de-Losne, in Frankrijk soms 'de grootste binnenvaarthaven van het land' genoemd. In de gloriejeden van de kanalen zal dit ook zeker zo zijn geweest. Er komen hier immers maar liefst vier andere vaarwegen in de Saône uit: het Canal d'Heuilley, het Rijn-Rhônekanaal, het Canal de Bourgogne, en iets verder stroomafwaarts ook het Canal du Cantre. Op de plaats, waar het Canal de Bourgogne in de rivier uitkomt is bovendien een grote vluchthaven aangelegd, het 'gare d'eau' (letterlijk vertaald: waterstation of waterparking) waarin schepen een goed heenkomen konden zoeken als de rivier door hoogwater of ijsgang werd geplaagd.

Nu is het Canal de Bourgogne nog vrijwel uitsluitend in gebruik voor pleziervaart en een klein aantal passagiersschepen, terwijl het gare d'eau volledig tot jachthaven is bevorderd. Maar honderd jaar geleden was er heel wat scheepvaart tussen de Yonne – die verderop in de Seine uitmondt – en de Saône: alle graan en andere landbouwproducten uit Bourgogne werden destijds per schip vervoerd, bij gebrek aan alternatieven, en het bevoorraden van steden als Parijs, Lyon, Rouen en Nancy gebeurde nog helemaal via het water. Daarom is Saint-Jean, als knooppunt waar vier van de vijf noord-zuid-verbindingen samen komen, lang een plaats geweest waar veel binnenschippers hun zaken regelden, waar ze naar de beurs gingen, waar hun schip op de helling ging en waar brandstof en voorraden werden ingeslagen. Nu worden de zaken per mobiele telefoon afgedaan, de beurs is opgeheven, en de scheepshelling heeft nog bijna uitsluitend jachten als klandizie. De 'bunkerboot' waar brandstof kan worden ingeslagen is er nog wel, al moet die met steun van de gemeente in bedrijf worden gehouden. Wij maken van de gelegenheid gebruik om nog even de dieselveorraad voor de hulpmotoren op peil te brengen en drinkwater in te slaan. Tegelijkertijd wordt er op de wal brood ingekocht en wat verse groenten. Als we weer verder varen voor de laatste 60 kilometer die we nog van onze douaneman gescheiden zijn, is het ongeveer 10 uur in de ochtend: we zijn vol goede moed dat we het gaan redden!

De nu brede rivier met daarin de diepe vaargeul staan garant voor een kruissnelheid die ruim boven de 11 kilometer per uur ligt. Er zijn tussen Saint Jean en Chalon nog maar twee sluzen te 'nemen', die van Seurre en van Écuelles. Beide zijn groot en modern. Het riviervak beneden Saint Jean en het kilometers lange kaarsrechte sluiskanaal van Seurre doen we in minder dan anderhalf uur. Om tien voor twaalf varen we aan de benedenzijde de sluis uit voor het bochtige riviergedeelte van 11 kilometer tot aan de tweede grote sluis, die van Écuelles, waar we net voor één uur aankomen. Na wat oponthoud omdat we moeten wachten op een opschuttende tegenligger varen we rond half twee ook deze sluis weer uit en 'racen' we het laatste riviervak naar Chalon.

Tot nog niet zo héél lang geleden was er net boven de samenvloeiing van de Saône en de rivier de Doubs, bij Verdun-sur-le-Doubs, nóg een stuwdam met een bijbehorend sluzencomplex. In het kader van de 'uitbouw' van de Saône is deze stuw vervallen en liggen de 'oude' en de 'nieuwe' sluis er nu werkeloos bij. De oude, kleine sluiskolk doet helemáál geen dienst meer, de nieuwe, die in een kort sluiskanaaltje ligt, wordt nog af en toe gebruikt als vluchthaven voor lokale werkschepen. Maar de vaargeul ligt nu in het gedeelte van de rivier dat vroeger over de stuwdam stroomde; twee boeien markeren nog de uiteinden van de fundering van die voormalige stuwdam. Na een vaarwegversmalling op de plaats waar een eilandje is gevormd door de samenvloeiing met de Doubs zien we die zijrivier aan onze linkerkant uitmonden in de Saône, waardoor er onmiddellijk bijna een

kilometer vaarsnelheid bij komt als gevolg van de hogere stroomsnelheid die de Saône na ontvangst van het water uit de Doubs heeft. Mooi, want die winst kunnen we goed gebruiken: het zal al ruim halverwege de vrijdagmiddag zijn voordat we in Chalon kunnen afmeren voor de douane!

Vanaf kilometerpunt 153 merken we, dat het hier zaak is goed op de vaarwegbebakening te letten: er blijken net onder water allerlei geleide-dammen te liggen, die met rode en zwarte – of groene – staken worden aangeduid. Wie zo'n baken langs de verkeerde zijde passeert loopt onverbiddeijk op de stenen dammen, hetgeen bij deze snelheid tot aanzienlijke schade zou leiden! We slingeren dus opletend en met een schuin oog op de waterkaart door het gedeelte waar deze dammen liggen.

Nét voor Chalon, in de rechteroever, komt de laatste van de noord-zuidverbindingen in de Saône uit: het Canal du Centre, waarlangs scheepvaart die van de Seine afkomstig is op de rivier komt. Ooit lag de uitmonding van dit kanaal midden in het centrum van Chalon, maar de 'vooruitgang' leidde ertoe dat in de zestiger jaren van de vorige eeuw een nieuwe monding in de Saône is gebouwd, maar nu ten noorden van de stad. De prachtige passage door de stad – met drie sluisen en een haven – werd daarmee overbodig gemaakt. Dankzij die 'vooruitgang' dendert nu dus vrachtverkeer door de stad, over de weg die op de plaats van het vroegere kanaal is aangelegd!

Omdat één nieuwe sluis de drie oude vervangt, heeft deze laatste sluis van het Canal du Centre een verval van meer dan tien meter. In de verte is de hoge hefdeur van de sluis nog te zien als we de kanaalmonding voorbijvaren. We passeren daar ook nog een van de weinige grote scheepshellingen in deze regio van Frankrijk, de helling van Chalon-sur-Saône, waar ook grotere schepen tot zo'n tachtig meter lengte op de dwarshellingen kunnen worden gereden.

Dan, om klokslag vier uur, leggen we aan in de rivierhaven van Chalon, en ik snel de kade op om in de dichtstbijzijnde telefooncel⁷⁾ de douane te gaan waarschuwen dat we klaar liggen voor de 'dédouanement'. Ik vind gelukkig een werkende telefoon op minder dan een kilometer vanaf de kade, en bovendien hangt er ook nog een lokaal telefoonboek in de cel. Het nummer van de douane is snel gevonden en met behulp van mijn telefoonkaart bel ik gelijk:

"Dit is de telefoonbeantwoorder van de douane- en belastingdienst te Chalon. Ons kantoor is momenteel gesloten. U kunt ons bereiken van maandag tot en met donderdag van 9 tot 12 en van 14 tot 17 uur, op vrijdag van 9 tot 12 en van 14 tot 16 uur. Dank u wel!"

Kader dertien: telefooncellen

De eerste reis met de 'Noorderzon' voltrok zich net voor de tijd dat de mobiele telefoon gemeengoed werd en dankzij de komst van de GSM-technologie ook internationaal bruikbaar werd. Daarvóór was zelfs de toen al bestaande 'analoge' mobiele telefoon in Frankrijk van geen enkel nut, omdat men niet via hetzelfde netwerk kon telefoneren. Daarom werd voor het onderhouden van de contacten met bevrachter, verlader en overheden gebruik gemaakt van telefooncellen die in die tijd nog bijna overal ruim voorhanden waren, soms zelfs op een sluis of bij een kade.

Maar het huidige 'telefoneren van onderweg' was er dus niet bij; anders zou onder andere het maken van afspraken met de douane in Chalon geen enkel probleem zijn geweest en zou het afwikkelen van de formaliteiten niet tot een heel weekend vertraging hebben hoeven leiden.

Godver-de-godver-de-godver! Blijken ze op vrijdagmiddag een uur eerder dicht! Stampvoetend keer ik terug naar het schip en vertel het slechte nieuws. Er zit nu niets anders op dan tot maandagochtend te wachten en te hopen, dat er dan snel iemand beschikbaar zal zijn. Grrr! Zo verliezen we de twee dagen, die we eigenlijk in Givet hadden moeten wachten op de douanebeambte, hier alsnog...

Kader veertien: Grenspassages toen en nu

Na de totstandkoming van de 'Europese Markt' zijn alle douaneformaliteiten bij het transport van goederen komen te vervallen. Maar ten tijde van de eerste reis met de 'Noorderzon' moesten alle goederen die een grens passeerden nog worden aangegeven. Omdat veel van de grondstoffen die per binnenschip worden vervoerd hun herkomst buiten de E.U. hebben, en er bij aankomst in de eerste zeehaven al de nodige douanezaken worden afgewikkeld, zijn de formaliteiten aan de binnengrenzen stuk voor stuk allemaal verdwenen. In het geval van de 'Noorderzon' zou dit dus al een tijdwinst van meer dan twee volle dagen hebben opgeleverd.....

De totstandkoming van de Europese Unie heeft een ongelooflijke hoeveelheid vereenvoudigingen opgeleverd in het internationaal transport! Vóór de Unie was bij iedere grens – uitgezonderd de Beneluxgrenzen – inklaring van de lading bij de douane nodig, maar óók moesten allerlei administratieve verplichtingen worden vervuld (opgave van brandstofhoeveelheden in verband met BTW-verplichtingen, identiteitscontrole, voertuigcontrole voor de auto aan boord, controle op smokkelwaar en meestal ook allerlei controles van de boord-documenten (meetbrief, vaarbewijs, autopapieren, verzekeringen en ga zo maar door).

99 % van onze avonturen in Givet en Chalon zouden zich nu niet meer voordoen, simpelweg omdat er géén douaneformaliteiten meer hoeven te worden vervuld. Een schip dat nu in Rotterdam lading inneemt met een Franse bestemming kan ongehinderd doorvaren naar de loshaven; hoogstens kan een steekproefcontrole op schip, lading en bemanning plaatsvinden, vergelijkbaar met controles van het wegverkeer. Maar er is dus geen nodeloos oponthoud meer bij grenspassages.

We besluiten dan maar van de nood een deugd te maken: twee dagen oponthoud in Chalon, dat zijn ook twee dagen vrij, met alle mogelijkheden om eens rond te kijken in deze middelgrote stad, die immers in het centrum van een uitgestrekt wijngebied ligt en alleen daarom al de moeite waard moet zijn. Ook ben ik, met mijn voorliefde voor alles wat met waterwegen te maken heeft, nieuwsgierig naar de oude uitmonding van het Canal du Centre, die hier midden door de stad gelopen heeft en waarvan ik benieuwd ben of daar nog sporen van terug te vinden zullen zijn. En zoals altijd als we ergens komen stil te liggen, mag een bezoek aan een van de grote supermarkten óók niet ontbreken.

Ik maak een lange wandeling door het centrum, en zoek het uiteinde op van wat nu een doodlopend stuk kanaal is dat aangeduid wordt met 'Canal du Centre, branche de Saint Gobain', vernoemd naar de glasfabriek die vroeger aan het kanaal lag en nu dus aan deze doodlopende tak. Op de plaats waar het kanaal eindigt is nog goed in het stedelijk landschap te zien waar het verder gelopen heeft, en ik volg de bomenrijen en het stratenpatroon in de richting van de Saône. Tot mijn verbazing loop ik al gauw door de drukst bereden straat van Chalon, de Avenue du 8 Mai 1945, waar vrachtverkeer en een grote hoeveelheid personenauto's zich over meerdere banen door de stad wurmen. Parallel aan de Avenue du 8 Mai 1945 loopt de Rue Jean Moulin, en ik vermoed dat de twee straten vóór 1960 de beide oevers van het kanaal volgden. Ter hoogte van de Boulevard de la République is nog goed in het stratenpatroon te zien dat hier vroeger een groot havenbekken, een zogenaamde 'large', heeft gelegen waar schepen konden afmeren en waar geladen en gelost moet zijn. In een rechte lijn heeft het kanaal destijds doorgelopen naar de Saône-oever, op de plaats waar nu de Pont Jean Richard de rivier oversteekt. Wát een gruwelijk staaltje van erfgoed-vernietiging! Als het kanaal, de drie sluizen en het havenbekken er vandaag de dag nog gelegen zouden hebben, had Chalon een toeristische attractie van de eerste orde gehad, in plaats van de beroete en lawaaiige verkeersader die het nu heeft...

Na deze wandeling en een bezoek aan de lokale supermarkt – waarmee alle voorraden voorlopig weer op peil zijn gebracht – nemen we de rest van het weekend 'vrijaf' en 's avonds eten we op beide weekenddagen lekker in een restaurant.

Als het maandochtend is, doen we de derde poging om onze lading te laten vrijmaken door de douane; veronderstellend, dat zo ongeveer het gehele controleapparaat van de Franse overheid zich op ons en onze lading zal storten, melden we ons voorzien van de ladingformulieren op het adres waar de douane gevestigd is. De ambtenaar van dienst pakt nogal ongeïnteresseerd de papieren aan en werpt er een achteloze blik op. Zonder ook maar één woord met ons te wisselen, en zelfs zonder te kijken waar hij grijpt, pakt hij een stempel van de hoek van zijn bureau en begint pagina voor pagina de hele stapel van een stempel te voorzien. Omdat het zo'n twintig pagina's papier betreft, kost het hem bijna een volle minuut om alle stempels erop te krijgen. Het valt ons wel op, dat na het voorblad géén van de achterliggende bladzijden wordt gelezen.

Als ook de laatste pagina een stempel heeft gekregen, wordt de stapel naar mij terug geschoven. Nog altijd wordt er geen woord vuilgemaakt aan de transactie, en de blik van de man blijft onafgebroken gericht op een heel andere stapel papier, waar hij sinds mijn binnenkomst mee bezig is geweest. Als er dan verder niks meer volgt, vraag ik beleefd: "C'est tout?" "Is dit alles?". De man knikt bevestigend, en als ik om toch maar vooral ieder misverstand uit te sluiten vraag of er dan wellicht nog een controle aan boord moet plaatsvinden, kijkt de man me – eindelijk – aan, maar nu met een blik alsof ik hem een onfatsoenlijk voorstel heb gedaan!

"Deze keer niet", wordt me kortaf meegedeeld, daarmee de suggestie wekkend dat het toch wel zéér uitzonderlijk was dat de controle aan boord werd overgeslagen. We zouden later vernemen, dat er in de laatste tien jaar misschien twee of drie fysieke controles van lading hadden plaatsgevonden.

Een beetje beteuterd ga ik terug aan boord. We hebben dus net twee dagen liggen verdoen omdat de douane twintig stempels moest zetten, die ze óók gezet zouden hebben als een van ons per trein vooruit gereisd zou zijn en op een van de werkdagen het kantoor zou hebben aangedaan!

Als we tegen half tien op die maandagochtend losgooien in Chalon, is het voor de allerlaatste vaardag voor het bereiken van onze bestemming: ik heb op de terugweg vanaf de douane de ontvanger van de goederen in Lyon nog gebeld vanuit de telefooncel, en kreeg tot mijn verbazing te horen dat men ons daar eigenlijk al zaterdagochtend had verwacht! Het blijkt dat de ontvanger via de door ons gepasseerde controlesluizen onze voortgang telefonisch heeft kunnen volgen, en dat daarbij niet is bedacht dat we genoodzaakt zouden zijn in Chalon te blijven vanwege de douane. Hoe het ook zij, ik heb gelijk toegezegd dat we alles op alles zullen zetten om Lyon nog op maandagavond te bereiken, en dat we anders in ieder geval dinsdag héél vroeg het laatste stukje kunnen varen, zodat er met redelijke zekerheid vanuit kan worden gegaan dat we op dinsdag gelost kunnen worden.

Via de lange sluispanden van de 'Grande Saône' (tussen de sluisen van Écuelles, Ormes, Dracé en Couzon zit steeds meer dan VIJFTIG kilometer rivier) varen we vanaf Chalon via sluis Ormes, de stad Tournus, de stad Macon, sluis Dracé, de stad Villefranche en sluis Couzon naar de stad die onze eindbestemming is: Lyon. Zonder onderbrekingen en met een consequente kruissnelheid van 12 à 13 kilometer per uur verloopt deze laatste dag zonder verdere problemen of bijzonderheden, en het is dan ook al tegen negen uur 's avonds als we de eerste terra-cotta-kleurige gevels van Lyon zien opdoemen op de oever. Via de prachtige doortocht door de stad, waar de Saône zich met een paar grote bochten doorheen meandert, bereiken we rond tien uur de drie bruggen die zowel bij weggebruikers als bij vaarweggebruikers héél bekend zijn: de Pont Kitchener, dan de brug waarmee de autoroute A-6 nét voorbij de tunnel van La Fourvière de Saône oversteekt, en pal daarnaast gelegen de spoorbrug waarmee ook de spoorweg de tunnel in duikt. Het zijn de laatste drie bruggen op onze ruim 1200 kilometer lange reis; pal achter de brug begint op de linkeroever van de Saône de lange kade van Port Rambaud, waar de loskraan – volgens het telefoontje van vanochtend moeten we ons melden onder 'kraan 4' – al gereed staat.

Omdat dit punt minder dan 2 kilometer verwijderd is van de samenvloeiing van de Saône met de Rhône, en omdat we geen idéé hebben of en wanneer een volgende reis ons ooit nog zo ver naar het zuiden zal brengen, besluiten we een half uurtje extra te nemen om nog eventjes door te varen tot in de Rhône, pas dáár om te keren en dan de laatste twee kilometers weer stroomopwaarts terug te varen om handig en veilig aan te kunnen leggen. Zo gezegd zo gedaan: we sturen de 'Noorderzon' in de avondschemering door de twee bruggen van La Mulatière en varen enkele minuten later de brede, wat sneller stromende Rhône op, om al binnen de eerste kilometer het roer dwars te leggen en rechtsomkeert te maken en weer door dezelfde twee bruggen terug te varen, en nu vlak langs de lange lege kade tot we weer onder 'onze' kraan aankomen. Dáár wordt de 'Noorderzon' vastgemaakt en kunnen we met stelligheid zeggen, dat we 'onze eerste reis hebben volbracht'. Die avond gaat er een fles wijn open en onder het genot van een goed glas bespreken we de gang van zaken van de komende dagen: na het lossen, morgen, zal ik het schip schoonmaken en weer 'laad-gereed' maken en me daarna gelijk inschrijven bij de schippersbeurs hier in Lyon, die op nauwelijks 500 meter van onze losplaats is, terwijl Peter, vanwege dringende en al enkele keren uitgestelde zaken in Nederland, in de auto zal stappen en naar Amsterdam zal rijden en die zaken zo snel mogelijk zal regelen. Omdat er doorgaans toch altijd een wachttijd van meerdere dagen, soms zelfs enkele weken, gemoeid is voordat er weer een reis kan worden aangenomen, lijkt dit het uitgelezen moment voor die heen- en weer-rit van ongeveer tien uren heen en tien terug.

Gelost – geboend – geladen...

Op Dinsdagochtend is het helder, onbewolkt weer, zodat we al vroeg kunnen beginnen met het open leggen van het ruim van de 'Noorderzon'. Nadat we eerste de auto, die nog altijd op de luikenkap staat, met behulp van de autokraan op de wal hebben gehesen, zijn we klaar voor het eigenlijke werk. Omdat de ervaring uit Rotterdam ons nog (te) helder voor ogen staat, nemen we hier ruim de tijd en bovendien markeren we zorgvuldig op welke plaats we welk luik en welke merkel 'stallen'. Ook leggen we de luiken heel precies op stapels in dezelfde volgorde waarin we ze van hun plaats hebben gehaald, om straks, na het lossen, niet weer in dezelfde warboel te belanden die we na het laden in Rotterdam hadden. Na een stevig uurtje sjouwen liggen ook de luiken en merkels van het vierde en laatste luikhoofd netjes op hun juiste 'herft' en zijn alle stapels luiken en merkels geborgd met behulp van de daartoe bestemde ijzeren beugels. Als laatste schuiven we met een lange haakstok de vier schaarbalken naar de bakboordzijde van het schip – waar ze het minst in de weg hangen als ze zijn omgekapt en aan de buitenkant tegen de 'dennenboom' aan hangen – waarmee alle vier de luikhoofden nu vrij zijn om de losgrijper te laten zakken. Om klokslag zeven uur zakt de eerst grijper in het ruim en pakt de eerste hap van onze glinsterende en glitterende vermiculite uit de lading.

Kader vijftien: De auto aan boord

Een van de grootste verschillen tussen beroeps- en pleziervaart is waarschijnlijk de auto-aan-boord die op de meeste beroepsschepen tegenwoordig onmisbaar is. Wie met een plezierjacht onderweg is, zal doorgaans hoogstens een fiets hebben voor boodschappen en uitstapjes. Maar op een binnenschip wordt voor dergelijke zaken de auto aan de wal getakeld met behulp van de daartoe aanwezige autokraan. Ooit werden auto's ook nog wel aan boord gereden met behulp van rijplanken, maar daarmee gebeurden zo veel ongelukken dat uiteindelijk iedereen een kraan heeft laten installeren.

Het aan de wal en weer aan boord takelen geeft nog wel wat gedoe, zodat het meestal niet gebeurt voor zo maar een kort ritje, maar heen- en weerritten naar huis (in Nederland, dus) zijn voor bijna iedereen in de binnenvaart bekend. Men heeft familie-verplichtingen of men haalt de kinderen van het schippers-internaat of men heeft een afspraak bij de eigen dokter. Een boord-auto is, kortom, even vanzelfsprekend voor binnenschippers als voor iedere andere burger.

Deze grijper is qua grootte nog niet een kwart van het enorme gevaarte, dat in Rotterdam de lading in het schip had gegooid: die grijper had vermoedelijk niet eens zonder brokken in het ruim kunnen zakken. Het kleine grijpertje hier is wel weer het andere uiterste: met hapjes van een paar honderd kilo duurt het namelijk wel ERG lang voordat er zelfs maar een beginnetje merkbaar is van een afnemend tonnage in het ruim. Bovendien 'morst' er behoorlijk wat vermiculite door de kieren tussen de twee kaken van de grijper, en dat spul waait alle kanten op terwijl de grijper omhoog wordt gehaald om een van de twee gereedstaande vrachtauto's te vullen. Voor er een uur verstreken is ligt het hele schip van voor naar achter onder een glinsterende laag glitters! Blijkbaar ligt men hier

niet erg wakker van het morsen van lading in het milieu, want niemand kijkt op of om van de al even hard glinsterende laag die zich rond het schip op het water vormt; gelukkig zakt het spul relatief snel onder water.

In alle rust en zonder veel stress hapt de grijper beetje voor beetje de hele inhoud van ons ruim naar boven, en steeds als het ene vrachtwagentje vol is, rijdt het weg en neemt het tweede zijn plaats in. Met deze stoelendans slaagt de kraanmeester erin – al duurt het ook stukken langer dan door ons voorzien – om vóór het eind van de middag het hele ruim leeg te hebben, op een dun laagje gemorst of weggewaaid vermiculitestof na. Nadat er een piepklein ‘bobcatje’ in het ruim is gehesen met dezelfde kraan, schuift een tweede mannetje het grootste deel van de overgebleven ladingresten steeds op één hoopje, en met een tiental happen worden ook die laatste resten een voor een in de vrachtwagentjes gedropt. Het allerlaatste bezemwerk blijken we zélf te mogen doen, want kort voor het einde van de werkdag wordt de bobcat weer uit het ruim gehesen. De kraanmachinist brengt als laatste dan nog de afgetekende lospapieren, en dat was dat! Controle, metingen, ijken nemen of andere middelen om vast te stellen of we wel daadwerkelijk 253 ton hebben afgeleverd vindt men hier blijkbaar overbodig!

We leggen, nu heel wat meer ontspannen dan in Rotterdam, de schaarbalken en de merkels weer op hun plaats en leggen dan één voor één en in de juiste volgorde de luiken er weer op. Als we het laatste luik sluiten is het nog geen zeven uur ‘s avonds. Met behulp van de ‘dek-was’ (de schoonmaakslang waar met behulp van een van de boordpompen water met een vrij hoge druk op wordt gezet) spuiten we het grootste deel van het gemorste Vermiculite overboord, met de redenering dat er tijdens het lossen al zó veel is gemorst, dat die vijf kilo die we er nu nog achteraan spuiten óók niet veel verschil meer zal maken. Nog vóór de gebruikelijke etenstijd zijn alle activiteiten achter de rug en kunnen we de nu weer lege ‘Noorderzon’ losmaken en een kilometer verder stroomopwaarts, aan de kade waar de schippersbeurs van Lyon gevestigd is, weer vastknopen. Er is dan nog nét genoeg tijd over om de auto, die nog op de losplaats staat, naast het schip op de wal te zetten, zodat Peter bij het krieken van de dag de lange reis naar Nederland zal kunnen aanvangen.

De volgende ochtend om zes uur gaat Peter alvast onderweg: vóór de file Lyon uit, en dan tien uur stug doorrijden, dan zal hij in Amsterdam zijn, waar ik hem vanavond zal bellen. Intussen verzamel ik de papieren die we met onze eerste reis hebben verzameld, en samen met de ‘meetbrief’ (zeg maar: het kentekenbewijs van het schip) en de losverklaring stap ik om negen uur het gebouw van de schippersbeurs binnen. Een vriendelijke, zéér rondborstige mevrouw blijkt daar te scepter te zwaaien en ze neemt mijn papieren in ontvangst en na mijn uitleg dat dit voor ons volledig nieuw is, legt ze me bovendien geduldig uit wat precies de bedoeling is. Nadat we, met de – voor Fransen onuitsprekelijke - scheepsnaam en de precieze dag en tijd van leegkomen, op haar lijsten zijn bijgeschreven, worden tijdens de beursessies op maandagen, woensdagen en vrijdagen de aangemelde transporten beschreven op een groot schoolbord en daarna worden de leeg gemelde schepen in volgorde van leegkomst afgeroepen, net zoals dat op de beurs in Rotterdam gebeurde. Er zijn echter wel een aantal kleine verschillen met de Nederlandse regels. Het belangrijkste verschil is, dat in Frankrijk de binnenlandse reizen (dus reizen waarvan zowel de laadplaats als de losplaats in Frankrijk ligt) voorbehouden zijn aan FRANSE schepen, tenzij er géén Franse schepen interesse hebben, dan kán de beursmeester besluiten dat ook niet-Franse schepen voor deze reizen mogen opteren.

Over de strijdigheid met al van kracht zijne Europese regels ten aanzien van onderscheid naar nationaliteit blijkt hier niemand zich zorgen te maken, en tot onze verbazing hebben óók buitenlandse schippers tot nu toe altijd geaccepteerd dat hierdoor veel potentieel interessante reizen voor hen afvallen. Een Nederlander of Belg die in Lyon een reis zou kunnen aannemen naar bijvoorbeeld Valenciennes, Duinkerken of Lille is in feite al voor 90 % thuis met zo'n reis. Hoe het ook zij, ik besluit dat het niet veel nut heeft om al tijdens ons allereerste bezoek aan deze beurs in verzet te gaan, en dus schrijf ik me in en ga ik terug aan boord om het ruim grondig te bezemen en schoon te spuiten, zodat de 'Noorderzon' in ieder geval gereed zal zijn om een eventueel beschikbaar komende reis ook direct te gaan laden. Ik krijg het schip nog vóór het einde van de middag schoon, en aan het begin van de avond stap ik van boord en wandel naar de telefooncel om naar Amsterdam te bellen, waar Peter veilig is aangekomen, al was de rit naar zijn zeggen tien keer zo vermoeiend als hij verwacht had. "Gelukkig heb ik nu even tijd om uit te rusten", zegt hij nog door de telefoon.

Op woensdagochtend is het op de beurs een drukte van jewelste: een vijftigtal schepen blijkt hier te zijn ingeschreven, en bovendien houdt de beursmeester – de rondborstige mevrouw die me de vorige dag heeft ingeschreven – ook nog contact met haar collega's in Saint-Jean-de-Losne, om reizen die daar 'blijven staan' (waar dus geen schepen voor zijn of waar geen belangstelling voor is) te kunnen aanbieden aan de schepen die hier zijn ingeschreven (en andersom). Ik neem alles aandachtig in me op, hoewel ik er niet van uit ga dat we binnen een week 'aan de reis' raken; de gemiddelde wachttijd wordt hier namelijk eerder in weken dan in dagen gerekend, en gezien de hoeveelheid schepen die al vóór de 'Noorderzon' leeg gekomen zijn, hebben we nog even de tijd. Ik maak kennis met een paar andere Nederlandse schippers, die ook in Lyon of omgeving liggen te wachten: de 'Mazzel' wordt bemand door een piepjong stel uit Rotterdam, en de 'Mirage' door een NOG jonger stel dat na eerder met een groter schip te hebben gevaren nu hun eerste spitsenreis doet. Beiden wachten al een paar weken, en hopen op 'werk' terug richting Nederland of anders naar België.

Als de afroep begint, staan er eigenlijk alleen maar binnenlandse reizen op het bord; een viertal reizen van Véreux – vlak bij Gray – naar Beinheim (dat nog nét in Frankrijk ligt, aan de Rijn) – én een viertal reizen naar de Middellandse Zee, naar de zeehaven van Sète. Omdat het allemaal reizen zijn die voorbehouden zijn aan Franse schippers, staan we met de Nederlandse schippers wat te keuvelen, als de ronde mevrouw van de beurs ons ineens aanspreekt via de microfoon. Ze legt uit, dat er voor de vier reizen naar Sète kennelijk géén belangstelling is bij Franse schippers, en omdat het een transport betreft waar haast bij is, wordt het bij wijze van grote uitzondering óók vrijgegeven voor niet-Franse schepen. Dus of we interesse hebben?

Zó snel na het lossen al weer aan de reis, dat is bijna te mooi om waar te zijn. En helemaal naar Sète – en dan te bedenken dat we eergister nog speciaal de Rhône opgevaren zijn omdat we niet wisten wanneer we daar de kans weer voor zouden krijgen! Net als de andere Nederlandse schippers besluit ik de reis aan te nemen, mocht ik ervoor in aanmerking komen, en dat blijkt het geval! Minder dan 48 uur na lossing heb ik de papieren aan boord om nét buiten Lyon, tegenover de sluis van Couzon, te gaan laden en dan de Rhône af te zakken en naar Sète te varen. Nu moet ik alleen nog via de telefoon aan Peter uitleggen, dat hij 'iets' minder tijd heeft in Amsterdam dan hij oorspronkelijk had gedacht.....

Met de andere Nederlandse schippers spreek ik af, dat zij me zo nodig een handje kunnen helpen als Peter niet tijdig terug zou kunnen zijn voor het laden. Omdat dit hem wat respijt geeft voor de terugreis, vaar ik daarom alvast met de twee andere schepen naar de laadplaats, een grote hangar voor de opslag van graanproducten. Het gerucht gaat, dat de enorme voorraad mais, die daar ligt, al te lang ligt voor de Europese markt en dus is 'weggeschonken' aan een voedselhulpprogramma voor ontwikkelingslanden. We weten niet of het verhaal waar is, maar als het dat is, is het een mooi voorbeeld van het nogal betrekkelijke altruïsme van de rijke landen....

De vier schepen (de 'Mazzel', de 'Mirage', een Belgisch schip en de 'Noorderzon') zullen op donderdag geladen worden, en ze moeten op de daarop volgende Dinsdag in Sète worden gelost, rechtstreeks vanuit de vier spitsen in een 'zeeboot' (zoals binnenschippers een zeeschip meestal noemen). Hoewel de reistijd mij extreem kort lijkt, bezweren de drie overige schippers me, dat dat makkelijk kan, al is het alleen maar omdat de gemiddelde vaarsnelheid op de Rhône – vanwege de grote afstroomsnelheid – een kilometer of vier, vijf HOGER ligt dan de normale kruissnelheid van het schip. Aan het einde van die Woensdag liggen de vier te laden schepen dus broederlijk naast elkaar tegen de kade aan de rechteroever van de Saône, een paar honderd meter boven de stuw van Couzon.

Als ik die avond Peter aan de telefoon heb, is zijn eerste reactie op de al direct weer aangenomen reis een stevige vloek, omdat het hem dwingt gelijk al de volgende ochtend weer in de auto te stappen en de reis van 1200 kilometer nóg eens af te leggen; maar nadat hij even heeft kunnen wennen aan het idee, is hij net als ik wel blij dat we zo snel weer bevracht geraakt zijn, en bovendien trekt het vooruitzicht om naar de Middellandse Zee te varen hem ook wel aan. Hij zegt dus, al is het met een zucht, toe gelijk de volgende ochtend te zullen vertrekken uit Amsterdam.

De 'Noorderzon' is de volgende dag als derde schip aan de beurt. Omdat het laden hier gebeurt met een bobcat, waarop een overzichtelijk klein bakje gemonteerd is, is het een héél ander avontuur dan onze eerste keer in de Botlek: tussen de korte ritjes van de bobcat, die de mais aan de achterkant van de hal ophaalt en dan naar de waterkant brengt, heb je als schipper tijd genoeg om steeds goed te kijken of je nog steeds recht ligt, of er niet te veel lading op één plaats wordt gegooid en of het afgesproken tonnage niet te veel wordt overschreden – al geeft dat op deze reis niet zo veel, omdat de Rhône een véél grotere diepgang verdraagt dan de kanaaltjes en omdat zelfs het Canal du Rhône à Sète al voor grotere schepen geschikt is, iets minder diep dan de rivier weliswaar, maar toch is 2,20 meter haalbaar. De duizend ton die op de bevrachtingspapieren staan wordt echter gelijkelijk over de vier schepen verdeeld, zodat iedereen alsnog eenzelfde tonnage laadt als voor een reis over kleiner vaarwater.

Als rond vier uur de 'Noorderzon' geladen is, helpen de twee 'buurmannen' me met het dichtleggen van de houten Friese luikenkap, iets wat veel gezucht en gesteun oplevert omdat zij zelf allebei al de veel modernere en lichtere aluminium luiken op hun schepen hebben. De houten kap van de Noorderzon levert minstens tweemaal zo veel werk op. Maar met zes handen gaat het toch relatief snel, en nog vóóordat de 'Mazzel', als laatste schip, klaar is met laden ligt de 'Noorderzon' dicht, zodat ik op mijn beurt ook hen kan helpen met dichtleggen.

De benaming 'buurman' is ons, ook op de beurs in Rotterdam en tijdens de heenreis, al vaker opgevallen. Het is hoe de meeste binnenschippers al hun collega's noemen! Natuurlijk is dat in die zin vaak terecht, dat schepen vaak naast elkaar afgemeerd liggen en soms ook voor langere tijd

(bijvoorbeeld als er op lading wordt gewacht of bij losplaatsen als men nog niet aan de beurt is voor het lossen). Maar de term levert soms wat hilarische gesprekken op: als er vijf of zes binnenschippers met elkaar in gesprek zijn, is het al gauw 'buurman' hier en 'buurman' daar. Je kan zelfs zinnen horen als: "die buurman kende ik nog niet". Ook tijdens de vaart fungeert 'buurman' soms als de standaard aanspreekvorm voor een collega, zoals over de marifoon: "Buurman, als je er voorbij wil moet je het zeggen, hoor!"

Rond zeven uur 's avonds is de hele laadoperatie afgerond en varen de 'Mazzel' en de 'Noorderzon' gezamenlijk achter de 'Mirage' en de Belg aan, die al vroeger op de dag terug richting Lyon-stad gevaren zijn. Hoewel de andere drie schepen verder varen, leg ik de 'Noorderzon' weer aan de kade bij de schippersbeurs aan, omdat dit de plaats is waar Peter naar terug zal komen. Om negen uur 's avonds zie ik hem met onze auto de kade op komen rijden! Gelukt!

Zo blauw, zo blauw...

Op de vrijdagochtend in alle vroegte hijsen we de auto aan boord, die nu ruim 2500 kilometers méér op de teller heeft dan toen we hem op de wal zetten, en al rond zes uur zijn we onderweg in de richting van de Rhône. Als we een kwartier later de laatste Saônebruggen weer passeren, bedenken we dat we minder dan een week geleden hier nog speciaal onderdoor gevaren zijn om te kunnen zeggen dat de ‘Noorderzon’ óók op de Rhône heeft gevaren; nu, vijf dagen later, doen we dit ‘in het echt’. Met de stroomsnelheid van de kraakheldere rivier opgeteld bij onze eigen kruissnelheid gaat het vliegensvlug richting de eerste van de tien Rhône-sluizen: Pierre Bénite.

Dat heldere water van de Rhône is opvallend: ter plaatse van de samenvloeiing van Rhône en Saône gaan de twee heel verschillend gekleurde stromen nog vele honderden meters gescheiden op, aan stuurboord het bruinige, vaak troebele water van de Saône, dat veel zand en slib bevat, en aan bakboord het blauw-heldere Rhônewater, dat juist veel kalk meevoert. Pas vlak voor sluis Pierre-Bénite mengen de twee stromen dooreen. We hoeven dus niet helemaal tot in zee te varen om getuige te zijn van het water waarover Hermans al zong in “Méditerranée, zo blauw, zo blauw”: het water is hier al te zien!

Als we de eerste sluis binnenglijden, vallen als eerste de ‘automatische’ bolders op in de sluismuren. Het zijn bolders die op grote drijvers zijn gemonteerd, die langs geleidestangen in nissen in de sluismuur op en neer kunnen bewegen. Door deze bolders is het niet meer nodig om bij het afschutten steeds de touwen te verzetten; de bolder daalt eenvoudigweg mee met het schip. Handig, zéker als je de enorme hoogteverschillen van de Rhône-sluizen in ogenschouw neemt. In sluis Pierre-Bénite is dat hoogteverschil al elf meter, maar verderop wordt dat zelfs zo’n drieëntwintig meter!

Tijdens het afdalen in de sluis klinkt een vreemd, wat onheilspellend geluid door de kolk: een klaaglijk kermen, zo lijkt het, dat in vlagen en met verschillend volume door de echoënde betonnen ruimte van de sluis klinkt. Als we buiten luisteren, blijken het de drijvende bolderbakken te zijn, die langs hun geleidestangen glijdend dit typische geluid voortbrengen. Het doet een beetje denken aan het geluid van walvissen of dolfinen in natuurfilms. Ideaal voor een quiz met de vraag “wie herkent dit geluid?”: een binnenschipper zou het onmiddellijk kunnen thuisbrengen.

Als we elf meter lager zijn, schuift vóór in de sluis kolk een enorme stalen deur opzij, om de opening naar het sluiskanaal beneden de stuw van Pierre-Bénite vrij te maken. Deze beneden-deur bevindt zich onder een bovenbouw van beton, zodat de sluis voor wie vanaf de hoge kant invaart een doodlopend vaarwater lijkt, dat pas op het allerlaatste moment die beneden-deur blijkt te bevatten. Als we de kolk uitvaren, zien we achter ons pas hoe hoog en imposant deze stuwdam feitelijk is: de turbinegebouwen en de voorzieningen die bij extreem hoog water het overschot aan afstroom kunnen doorlaten torenen hoog boven de ‘Noorderzon’ uit!

Zodra we uit de beschutting van de sluismuur komen, voelen we het effect van de enorm sterke stroom die hier niet – zoals meestal – door de stuw-arm van de rivier wordt geleid maar juist door de sluisarm. Omdat de hydro-elektrische turbines zich pal naast de sluis bevinden, wordt het leeuwendeel van het rivierwater hier langs geleid voor een maximale opbrengst. Jammer genoeg voor de scheepvaart betekent dit dus ook, dat het tegen de stroom in hard werken is om überhaupt vooruit te komen. Bij grotere waterafvoer van de rivier is het soms zelfs ronduit onmogelijk om

stroomopwaarts te varen: als de stroomsnelheid hoger wordt dan de maximale kruissnelheid van het schip houdt het op.

Stroomafwaarts helpt dezelfde stroomsnelheid natuurlijk mee: men kan de snelheid van het stromende water domweg optellen bij de snelheid die het schip (op stil water) vaart, en in het geval van de 'Noorderzon' meten we al snel een snelheid van 15 à 16 kilometer per uur, waar 11 à 12 normaal is. Voor ons gevoel 'vliegen' we dan ook door het sluiskanaal, dat hier bovendien ruim tien kilometer lang is. Als de voortgang op de rest van deze reis net zo spectaculair is, zijn we inderdaad ruim op tijd op onze bestemming.

Als we tien kilometer verderop het sluiskanaal uitvaren en weer op de rivier terecht komen, voelen we weliswaar de snelheid ietsje terugzakken, maar eigenlijk mag het geen naam hebben. De rivier is hier bovendien onwerkelijk breed, al wil dat volgens de waterkaart niet zeggen dat je zo maar overal kunt varen: er zijn allerlei hindernissen onder water. Die zijn een gevolg van het verhogen van de waterstand bij de bouw van de elektriciteitscentrales en de stuwdammen. Het zijn hindernissen die je niet ziet maar die soms maar nét onder het wateroppervlak schuil gaan. Daarom is het ondanks de breedte en de evidente diepte van de rivier wél zaak om overal goed binnen de grenzen van de bebakende geul te blijven.

Met een 'prettig gangetje' scheuren we door de rivier en passeren we Givors en Chasse en de bruggen aldaar, Loire met zijn haven en zijn brede riviergedeelte waar de beroemde autoroute A-7 pal naast ligt en waar een van de laatste bunkermogelijkheden is op de Rhône, en na anderhalf uur ook Vienne, de eerste middelgrote stad bezuiden Lyon. Als we tenslotte de voorhaven van sluis Vaugris binnenvaren, die 30 kilometer beneden Pierre-Bénite ligt, zijn er nog niet eens twee volle uren verstreken, waaruit we afleiden dat zelfs de gemiddelde vaarsnelheid ruim boven de 15 kilometer per uur ligt. Als dan ook nog eens blijkt, dat sluis Vaugris al voor ons klaar staat en dat pal achter ons de bovendeuuren alweer dicht worden gedraaid, weten we dat het lekker opschiet, die Rhône.

De sluizen van Sablons, Gervans en Bourg-lès-Valence liggen in totaal ruim zeventig kilometer beneden Vaugris, maar door de verhoogde snelheid varen we net na zessen die laatste sluis alweer uit. We passeren de stad Valence – met nog altijd de superdrukke autoroute A-7 op de linkeroever – en we zien dat de daar beschikbare ligkade, die letterlijk pal naast de snelweg ligt, ongeschikt is voor een goede nachtrust. Maar net voorbij Valence wordt de vraag wáár we vast zullen maken voor de nacht vanzelf beantwoord. Hier liggen de kades van Portes-lès-Valence, een industrieel voorstadje van Valence, waar zelfs af en toe een heuse coaster schijnt te lossen die vanaf Marseille de Rhône op stoomt. Aan die kades zien we twee spitsen afgemeerd liggen naast wat kennelijk de rook van een barbecue is, en als we door de verrekijker kijken zien we dat het de 'Mirage' en de 'Mazzel' zijn. We schuiven een kwartiertje later langs zij en we worden prompt uitgenodigd om mee te eten!

Bizar hoe het niet alleen in de benaming 'buurman' lijkt te zitten dat binnenschippers elkaar vaak als burens tegemoet treden: ook de vanzelfsprekendheid, waarmee er gezamenlijk gegeten wordt op geen enkele andere basis dan de toevalligheid van een zelfde afmeerplaats, wijst op de manier waarop men naar de collega's kijkt. Het doet inderdaad denken aan huizenbewoners in een volksbuurt, die óók bij mooi weer de barbecue naar buiten rollen en met twee of drie families gezamenlijk eten. Hoe het ook zij, wij dragen bij aan de voorraad worstjes en wijnflessen en we schuiven gezellig aan.

Het valt Peter en mij op, hoe slim vrouwen zijn in het doorzien van mannen: als de schipper van de Mirage, Evert, na het eten een racefiets uit zijn vooronder tovert waarmee hij op de wal nog even wil gaan toeren, valt ons op hoe Marleen, Everts vriendin, ons onafgebroken zit te bekijken met een mysterieuze glimlach op het gezicht. Als even later Evert, maar nu gehuld in een spannend, strak zittend lycra wielerpak, weer tevoorschijn komt en Marleen ziet hoe onze ogen bijna uit hun kassen puilen, kan ze een schaterlach niet langer inhouden: “Ja, wát een spetter, hè, die bink van me!” lijkt ze te bedoelen, en we kunnen niet ontkennen dat Evert in zijn bijzondere outfit niet of nauwelijks onderdoet voor onze toer-fietsende invalsluiswachter, waar we in de sluizen van Les Koeurs en Ham op de Maas zo’n plezier van hadden! Maar blijkbaar is Evert wel gewend om niet alleen door vrouwen, maar óók door mannen bekeken te worden; hij lijkt er niet van wakker te liggen.

Na een gezellige avond wordt ook weer tijdig de kooi opgezocht, omdat het immers morgen weer vroeg dag is. Inderdaad gooien wij, omdat we buiten-op liggen, de volgende morgen al rond vijf uur los om koers te zetten naar de sluis van Beauchastel. Gedrieën schutten we in die sluis veertien meter naar beneden, en een uur later in de sluis van Logis-Neuf nóg eens veertien meter en in de volgende sluis, Chateaneuf, zelfs zestien meter. Dan bereiken we een kort – en super-breed – stukje rivier, waar aan de linkeroever de indrukwekkende rotswand van het zogenaamde “Défilée van Donzère” boven het water uit torent. Die rotswand markeert het smalste deel van het Rhône-dal. Even verderop komen we bij de enorme ‘portes de garde’ van Donzère: drie gigantische hoogwaterdeuren, die naast elkaar de invaart naar het zijkanaal van Bollène domineren en die in tijden van hoog water het land langs dit zijkanaal behoeden voor overstroming. Als de deuren dicht zijn, wordt het water van de rivier afgeleid door de oude bedding, langs Bourg-Saint-Andéol en Pont-Saint-Esprit. Bij onze aankomst staan alle drie de hefdeuren van de keersluis wagenwijd open, zodat we, met nog meer stroom dan op veel andere plaatsen in de Rhône, het afleidingskanaal in denderen, dat zich na twee initiële bochten bijna twaalf kilometer lang in een kaarsrechte lijn naar de hydro-elektrische centrale van Bollène uitstrekt.

Kader zestien: De ‘ramp-sluis’ van Bollène

Op 2 februari 1998 gebeurde in sluis Bollène een gruwelijk ongeluk, waarbij een opvarende van een schip werd gedood. Terwijl een schip, de ‘Arlate’, juist van beneden af was ingevaren, ging plotseling 23 meter hoger de boven-deur open, zodat een stortvloed van water het schip deed zinken en het een aantal malen door de hele sluiskolk heen kaatste. De schippersvrouw is daarbij overboord geslagen en heeft het niet overleefd, de schipper raakte zwaar gewond aan beide benen. Hoe de boven-deur van de sluis plotseling heeft kunnen opengaan is nooit echt helder gemaakt: of een systeemfout nu de oorzaak is geweest of een verkeerd menselijk handelen is tot op de dag van vandaag een raadsel. Destijds circuleerde onder schipperskringen een verhaal dat de sluiswachter, die zoals vaak zat te telefoneren terwijl hij de sluis bediende, per ongeluk een hoogwater-noodknop ingedrukt zou hebben, waardoor alle beveiligingssystemen van de sluis buiten werking werden gesteld en de deur geopend kon worden. Hoe het ook zij, sindsdien heeft menigeen tijdens het schutten in deze sluis met enige nervositeit naar de hoge deur staan kijken.....

Kort vóór de sluis passeren we op de rechter oever de enorme koeltorens van de kerncentrale van Tricastin. Die is weliswaar niet zo berucht als de zuster-centrale van Cruas, iets noordelijker, waar een controversiële schildering van een spelend kind op één van de torens is aangebracht. Die tekening is vanaf de autoroute A-7 duidelijk te zien. Alle voorbijrijdende toeristen zien dus die schildering, die lijkt te suggereren dat kinderen geen enkel risico lopen als ze naast een kerncentrale spelen. Dat de communis opinio misschien wat minder positief is over nucleaire energie heeft de makers van de schildering blijkbaar niet mogen hinderen. De centrale van Tricastin is overigens niet minder indrukwekkend.

Als we even later met drie spitsen de kolk van Sluis Bollène in schuiven en vast gemaakt hebben aan enkele van de drijvende bolders, gaat de bovendeur van de sluis al snel na onze invaart dicht: het is een enorme dubbele deur: één gebogen deur in de vorm van een buis-segment, die uit de sluisdrempel omhoog rijst tot aan het waterniveau om dan met behulp van een enorme batterij drukcilinders op zijn plaats te worden gehouden, en daarvóór nog twee ‘normale’ sluisdeuren die hydraulisch op de normale wijze sluiten. De afdaling die dan volgt is nogal unheimisch: dieper en dieper zakken de schepen in de betonnen sarcofaag, en hoger en hoger rijzen dus de loodrechte kletsnatte wanden naast de schepen op, tot we tenslotte meer dan drieëntwintig meter lager zijn aangekomen op de hoogte van de eveneens halfronde beneden-deur, die uiteindelijk, maar pas als het waterniveau in de kolk precies gelijk is aan het niveau beneden de sluis, wordt opgelicht om ons doorvaart te verlenen. Als we bij het uitvaren achterom kijken, wordt pas weer de werkelijk indrukwekkende maatvoering van deze bouwwerken duidelijk.

Gelukkig varen de ‘Mirage’ en de ‘Mazzel’ en de ‘Noorderzon’, nat van hoogstens enkele druppels die van de hefdeur zijn gevallen maar verder droog, het beneden-water in waar het kilometerslange kaarsrechte kanaal verder gaat tot het uiteindelijk bij rivierkilometer 201 weer in de Rhône uit komt.

Net beneden de samenkomst van het zijkanaal en de rivier ligt het dorp Saint-Étienne-des-Sorts. Het is een piepklein Provençaals dorpje, waar weinig te bevelen valt, maar waar de Mazzel en de Mirage per se willen vastmaken. Als we doorvragen horen we een van die motieven, die binnenschippers soms zo onnavolgbaar maken: nooit is er gelegenheid om ergens te stoppen omdat het er leuk of mooi is of om gewoon even de boel de boel te laten, maar voor sommige zaken wordt alles uit de kast getrokken om er te kunnen vastknopen. In het geval van Saint-Étienne-des-Sorts is dat: de CAVE! Er blijkt een klein wijnhandeltje te zitten, waar voor spotprijzen uitstekende wijn in grote verpakkingen (5 liter en 10 liter en zelfs 20 liter) kan worden ingeslagen. De naam en faam van het bedrijfje heeft zich in de binnenvaart van mond tot mond verspreid, met als gevolg dat iedere schipper die van een glaasje wijn houdt – en dat zijn er nogal wat – hier even aanlegt om ‘de voorraad aan te vullen’.

We nemen daarom voorlopig even afscheid van de ‘Mazzel’ en de ‘Mirage’ en we vervolgen onze weg zuidwaarts, via de sluis van Caderousse en onder de bruggen van de autoroute A-9 door, die hier de Rhône kruist in de richting van Spanje, en even later ook via de sluis van Avignon, waar aan beide zijden van de rivier imposante kastelen oprijzen. Avignon is als aanlegplaats zowel bij beroepsschippers als bij watersporters geliefd, omdat de stad bruist van activiteit en er zowel voor grote als voor kleine schepen goede afmeermogelijkheden zijn, aan de ‘Quai de la Ligne’. Op weg daar naartoe vaart men langs de beroemde “Pont d’Avignon”, de brug die niet helemaal de rivier oversteekt en die figureert in het lied “Sur le pont d’Avignon, on y danse, on y danse...”.

Maar wij hebben in Avignon vooralsnog niks te zoeken, en dus vervolgen we onze weg door de spoorviaducten van La Courtine in de nu kilometers brede Rhône. De rivier heeft er bij Valence de Isère al bij gekregen, bij Le Pouzin de Drôme, bij Pont-Saint-Esprit de Ardèche, en hier bij Avignon de Durance, dus de rivier heeft hier bijna zijn maximale afvoer bereikt. Alleen de Gard of Gardon zal zich, bij de volgende sluis, nog bij de hoofdstroom voegen, daarna splitst de rivier zich weer in een paar zijtakken. De sluis bij de samenvoeging met de Gard, Vallabrègues, ligt net ten noorden van Beaucaire en is de allerlaatste Rhône-sluis; beneden de sluis is de rivier vrij stromend tot aan de uitmonding in de Middellandse Zee bij Port-Saint-Louis, al moet er wel nog een sluis worden gepasseerd om in een van de havens terecht te komen: sluis Barcarin voor wie naar de grote industriële zeehavens van Fos-sur-Mer wil, of sluis Port-Saint-Louis voor wie de kleine zeehaven en de jachthaven van Port wil bezoeken. Voor ons ligt dit laatste deel van de rivier buiten de route: wij slaan net beneden Beaucaire rechtsaf, de 'Petit Rhône' in, een zijtak waarlangs alle scheepvaart in de richting van Sète nu vaart om in het gelijknamige verbindingskanaal Rhône-Sète te komen.

Ooit takte dit kanaal al in Beaucaire af uit de Rhône. De sluis daarvan is nog altijd zichtbaar als je over de stenen stuwen van de 'wilde arm' van de rivier kijkt. Met die sluis kwam men in de haven van Beaucaire terecht. Die haven is nog altijd in gebruik maar door de kanalisatie van de Rhône is hij afgesneden van de rivier en uitsluitend vanuit de richting Sète benaderbaar. Dit oude deel van het Kanaal van de Rhône naar Sète loopt dus nu dood in Beaucaire. Het is bij de in gang zijnde uitbouw van de vaarweg buiten beschouwing gebleven, al is het doodlopende gedeelte intussen een geliefde aanlegplaats geworden voor schepen die graag in het zuiden van Frankrijk overwinteren.

Het 'waarom' van de buitengebruikstelling van de sluis die toegang gaf tot de Rhône blijft een raadsel: weliswaar blokkeert een vaste stuw het vaarwater van de rechterarm van de Rhône, maar waarom die stuw nodig is geworden bij de kanalisatie van de rivier is niet duidelijk. Dit riviervak was immers altijd al vrij-stromend? Je zou dus denken dat er aan de waterstand niet zo veel veranderd zou zijn, of het moet zijn dat door baggerwerken de hele rivier lager is komen liggen.

Hoe het ook zij, voor de huidige binnenvaart, en dus ook voor ons, verloopt de verbinding naar Sète nu door de Petit Rhône, een oude zijtak van de rivier die op diepte is gebracht met behulp van geleide-dammen en baggerwerken. Vlak bij de plaats Saint-Gilles is een nieuwe verbinding, met een grote sluis erin, aangelegd met de oude loop van het Kanaal van Beaucaire naar Sète; het deel van dit kanaal tussen deze nieuwe verbinding en Sète is in de afgelopen jaren aangepast aan steeds grotere scheepvaart, zodat nu ook de allergrootste binnenvaartschepen er kunnen varen.

Maar omdat het bij het passeren van de laatste Rhône-sluis, Vallabrègues, al schemert, besluiten we om net beneden deze sluis vast te maken voor de nacht, op een van de super-hoge dukdalven die hier perfect duidelijk maken hoe veel hoger het water van de Rhône soms staat als er veel regenwater wordt afgevoerd.

De zee...

Als we de volgende morgen, weer rond zes uur, losmaken van de meerpalen beneden de sluis van Vallabrègues, maken we dankzij de stroom, die in dit riviervak zo ongeveer op zijn hevigst is, al snel zo veel vaart, dat we in minder dan een uur de veertien kilometer afleggen tot aan de splitsing tussen de 'Rhône' en de 'Petit Rhône'. Door de breedte van de rivier is de splitsing zelf niet zo héél makkelijk te onderscheiden, maar gelukkig heeft de vaarwegbeheerder er een groot richtingbord geplaatst, zodat de ter plaatse onbekende schipper al van verre ziet dat hij hier vanaf de bijna een kilometer brede stroom moet wegdraaien, een relatief smal en in het groen verstopt zijtakje van de rivier in. Door de hoge snelheid, die we in de Rhône aanhouden, is dit nog een manoeuvre waar men goed het hoofd bij moet houden; de damwandplanken, die hier en daar in de bodem zijn geslagen om als geleide-dammen te dienen, dragen óók niet bij aan de geruststelling van de schipper. Als je in dit smalle riviertje éven naast de geul vaart, riskeer je het openscheuren van je schip op die obstakels!

De grote hoeveelheid rode en groene boeitjes, die in de monding van de Petit Rhône liggen, suggereren bovendien dat het zaak is hier heel precies de juiste geul te volgen. Twintig kilometer lang slingert de Petit Rhône zich tussen twee hoge dijken, die het achterland van de Camargue moeten beschermen tegen overstroming, in de richting van het dorpje Saint-Gilles. Vlak daarbij, op de plaats waar de Petit Rhône en het oude kanaal van de Rhône naar Sète elkaar het dichtst naderen, is de nieuwe, grootscheepse sluis van Saint-Gilles gebouwd. Daar buigen we naar stuurboord, het vaarwater van de Petit Rhône uit, die verderop te ondiep wordt om met grote schepen de Middellandse Zee te bereiken, maar die met kleinere jachten ook over de resterende 43 kilometers te bevaren is, helemaal tot aan de havenstad Saintes-Maries-de-la-Mer (de "Heilige Maria's – meervoud! – van de zee"). In die plaats wordt jaarlijks een groot internationaal zigeunerfestival gehouden; het stadje is dan het bruisende centrum van een dans- en muziekfeest dat meerdere dagen duurt. Zeegaande jachten kunnen via de monding van de Petit Rhône ook de zee bereiken.

Wegdraaiend uit de Petit Rhône komt de 'Noorderzon' rechtstreeks sluis Saint-Gilles in. Die sluis heeft bij de huidige rivierstand nauwelijks hoogteverschil. Maar dat is ten tijde van hoog water in de Rhône vaak wel anders: dan kan de waterstand aan de binnenkant vele meters stijgen, en omdat het niveau áchter de sluis doorgaans gelijk is aan het niveau van de Middellandse Zee, waarmee dit deel van het kanaal op meerdere plaatsen in open verbinding staat, moet onder die omstandigheden de sluis het hele niveauverschil tussen de laatste 40 kilometer van de rivier en de zee voor haar rekening nemen. Ten tijde van onze passage gaat de deur vóór ons al bijna weer open als de deur áchter het schip nog maar nét gesloten is. Twee kilometer voorbij de sluis komen we dan in het eigenlijke Kanaal van de Rhône naar Sète uit. Het is dan precies negen uur.

Het eerste wat ons opvalt is dat dit kanaal, gezien de geschiktheid voor grotere schepen, toch wel érg smal lijkt: om hier een andere geladen spits tegen te komen zou al niet meevallen, laat staan dat je zonder meer een schip van 110 meter lang en 12 meter breed zou kunnen kruisen. Het ziet er naar uit dat ook hier de betekenis van 'bevaarbaar' een erg Franse interpretatie is: als de twee schepen samen niet breder zijn dan het wateroppervlak, zal het wel gaan. Dat een schip óók nog wat manoeuvreerruimte nodig heeft en dat het wateroppervlak zelden tot vlak bij de oever bevaarbaar is, heeft blijkbaar de pret niet mogen drukken. We hopen maar dat we niet te veel schepen tegen zullen komen. Dankzij de lange, kaarsrechte delen van het kanaal zie je ze gelukkig al van verre aankomen.



Portes de garde de la Vidourle

Rond het middaguur bereiken we het omleidingskanaal bij Aigues-Mortes, het middeleeuwse vestingstadje dat bij de zoutwinning van de Camargue ligt. Omdat er in het oude stadje een brug en een spoorbrug liggen, die niet of moeilijk aan te passen waren aan de vergrote afmetingen, is een nieuw stuk kanaal aangelegd waarmee de 'hoek' die het kanaal bij Aigues-Mortes maakt wordt afgesneden; het nieuwe kanaal is dan ook gelijk een stuk breder en dieper dan het oorspronkelijke.

Als we weer samenkomen met de 'oude' loop, naderen we de 'portes de garde de la Vidourle', de keerdeuren van de Vidourle-kruising. De Vidourle is een klein rustig riviertje, dat echter ten tijde van hevige regenval enorme hoeveelheden water uit het achterland te verwerken krijgt en zich dan in enkele uren tijd ontwikkelt tot een woest kolkende stroom, waarvan het water enige meters hoger kan stijgen dan het nu staat. Alweer ter bescherming van het achterland zijn daarom op de kruising met het kanaal twee enorme hefdeuren gebouwd, die de Vidourle kunnen beletten om via het kanaal verder gelegen land onder water te zetten. Als de stroom het noodzakelijk maakt de keerdeuren te laten zakken – ze hangen nu als gigantische guillotines boven het water – dan is de scheepvaart hier dus ook volledig versperd.

We hebben ooit ergens een gruwelijk verhaal gehoord van een Engelse vrouw, die net als wij uit romantiek met een spits was gaan varen en die op deze kruising kwam nét voordat de deuren gesloten zouden worden. Door de enorme dwarsstroom op de kruising werd haar schip meedogenloos meegevoerd, en het stuurloze schip liep heel wat schade op tegen de (te lage) brug

die net naast de kruising de Vidourle overspant. Gelukkig staat er ten tijde van onze passage vrijwel geen stroom in het riviertje, en dus bereiken we zonder problemen de tweede 'guillotine' waar we eveneens vlot onderdoor varen. Nu resten ons nog slechts een kleine vijfenveertig kilometers kanaal, tussen de 'étangs' (binnenzeeën) van de Camargue aan onze stuurboordzijde en de kuststrook aan bakboord. In de plaatsen La Grande Motte, Carnon en Palavas is al heel wat kust-toerisme te zien: er liggen letterlijk duizenden bootjes, waarmee met goed weer op zee wordt gevist, in de tientallen jachthavens die deze plaatsen rijk zijn. De kruisende vaarverbindingen, het Grau de Carnon en het riviertje de Lez, zijn dan ook uitsluitend bevaarbaar voor die kleine bootjes, niet voor ons.

In de lagunes zijn grote zwermen flamingo's te zien, die hier hun broedgebieden hebben. De roze gekleurde vogels staan veelal net als reigers en ooievaars met één poot in het ondiepe water naar visjes te loeren. Daarvan zitten er in de lagunes dan ook genoeg: de uitgestrekte binnenzeeën zijn beschermd natuurgebied. De in al even grote overmaat aanwezige insecten moet je voor lief nemen, al zijn met name de "Taons" de steek- of paardenvliegen, een ware plaag. Op de smalle strook tussen het kanaal en de lagunes hebben zich bovendien enorme hoeveelheden konijnen gevestigd, die zich bij afwezigheid van natuurlijke vijanden gretig overgeven aan hun grootste hobby: voortplanten!



De vlotbrug van Maguélone

Aan het eind van de dag bereiken we een vreemd waterbouwkundig bouwwerk: de 'passerelle van Villeneuve-lès-Maguelone'. Het is een vlotbrug, een brug die bestaat uit allemaal aan elkaar verbonden drijvende brugdelen, waarmee voetgangers de oversteek over het kanaal kunnen maken

naar de 'Cathédrale Saint-Pierre-et-Saint-Paul de Maguelone', een kerkje dat op een zandvlakte in de lagune is gebouwd, of naar het erachter gelegen strand. De Middellandse Zee, die tot hier toe nog meer dan een kilometer van het kanaal verwijderd was, komt nu ook zo dichtbij dat we er af en toe tussen de duintoppen en de cipressen door een blik op kunnen werpen.

Als we de drijvende voetgangersbrug naderen, springt er een jonge man op de brug. Hij maakt snel en efficiënt een aantal vergrendelingen los, waarna hij met behulp van een simpele buitenboordmotor die op het laatste brugelement is bevestigd de hele brug wegdraait. Zo komt de doorvaart vrij, zodat we ongehinderd onze reis kunnen vervolgen. We vragen ons af of je voor het bedienen van zo'n vlotbrug ook een vaarbewijs nodig hebt....

Vorbij de vlotbrug en, iets verderop, de vaste brug van Aresquiers varen we door de smalle strook die hier voor het kanaal is aangelegd dwars door het Étang d'Ingril, dat zich helemaal tot aan Frontignan, een voorstadje van Sète, uitstrekt. Bij Frontignan buigt de nieuwe, grootscheepse verbinding naar Sète weer af uit het oorspronkelijke kanaal. Wie het oude kanaal verder volgt, gaat dwars door het centrum van Frontignan, via een vaste spoorbrug en een hefbrug, die maar een keer of drie per dag open gaat, naar het enorme Étang de Thau. Dit grote binnenmeer dat in tegenstelling tot de eerder gepasseerde 'étangs' wél vanuit zee bereikbaar is, is bevaarbaar. Via dit 'étang' is ook het beroemde Canal du Midi bereikbaar, dat aan de andere kant van het 'étang' begint en het vaarwegenstelsel verbindt met Toulouse en Bordeaux, en verderop dus met de Atlantische kust.

Omdat dat Canal du Midi nooit is aangepast aan de vereiste minimum-afmetingen van Freycinet, is het niet bevaarbaar voor spitsen. Bij de plannen voor het uitbreiden van het Kanaal van de Rhône naar Sète had men daarom niet veel zin de doorvaart door Frontignan te vergroten. Daarom is gekozen voor het aanleggen van een directe verbinding naar de zeehaven van Sète, die de oude doorsteek van Frontignan en de passage dwars door Sète naar de zeehaven overbodig maakt. Voor de directe verbinding is een breed en diep kanaaldeel gegraven naar de oude vissershaven van Frontignan, waar de schepen toegang tot de Middellandse Zee hebben. Hoewel er ter plaatse nu een kilometers lange golfbreker is gebouwd, die de schepen beschermt tegen de golfslag, is die er nog niet ten tijde van onze passage: het verbrede kanaal mondt via de 'port de pêche', de vissershaven, in zee uit, en via dit stuk open zee zoekt men zijn weg naar de oostelijke invaart van de zeehaven van Sète.

Door de sluiswachter van de sluis bij Saint-Gilles zijn we al gemaand toch vooral tijdig via de marifoon op kanaal 12 contact te leggen met de 'capitainerie', de havendienst van Sète, om er zeker van te zijn dat de vaaromstandigheden op de open zee de passage mogelijk maken. Vanuit de vissershaven roepen we dus de havendienst op en informeren naar de omstandigheden 'buitengaats'. De havendienst meldt terug dat er geen problemen verwacht hoeven worden, omdat de 'houle', de golfhoogte, 60 cm is en dat is ónder de hoogte van 100 centimeter waarbij de doorvaart voor binnenschepen verboden is. Wij bedenken, dat we tussen de waterlijn en de dekken bij onze huidige belading nog zo'n 65 centimeter 'vrijboord' hebben, dus moet dat inderdaad geen probleem opleveren. De wind is matig, en waait uit het Zuid-Oosten, wat wél betekent dat we tussen de vissershaven en de zeehaven volop aan lager wal zullen varen, maar goed, voor die drie kilometer die de haveningang van de vissershaven verwijderd is van de golfbrekers van de zeehaven zal het wel gaan, denken we.

We sturen de 'Noorderzon' dus het zeegat uit. Al gelijk valt ons op dat de rotsvaste, stabiele ligging van het beladen schip hier plaats maakt voor een lange dein-beweging; het schip rolt van de stuurboordzijde naar de bakboordzijde in een ritme waar iemand met aanleg behoorlijk zeeziek van kan worden. Bovendien begint, als het volledige schip eenmaal achter de haven-pier vandaan is, de kop van de 'Noorderzon' zich naar onze mening toch wel angstig diep in iedere volgende golf te boren, zó diep zelfs, dat we op een gegeven moment zien dat een groot deel van het schip niet boven, maar ónder water zit! We prijzen ons weliswaar gelukkig dat we voor de zekerheid de luikenkap met waterdichte kleden hebben bedekt, die rondom goed vast-gekegd zijn, maar we kunnen ons toch niet helemaal aan de indruk onttrekken dat deze zeegang méér is dan waar de 'Noorderzon' voor ontworpen en op berekend is!

Om de hoeveelheid overkomend zeewater tot een minimum te beperken, zoeken we een hoek ten opzichte van de golven waarbij het schip zich zo vroeg mogelijk weer opricht als het de kop in een golf boort. Maar al gauw moeten we vaststellen dat de winst van het veranderen van richting maar betrekkelijk is, en bovendien het af te leggen parcours natuurlijk langer maakt. Daarom ploeteren we maar gewoon verder in de richting van de eigenlijke invaart van de zeehaven van Sète, al hebben we intussen voor de zekerheid onze paspoorten en andere waardevolle zaken in een waterdichte rugtas gestopt voor het geval we genoodzaakt zullen zijn het zinkende schip te verlaten.....

Na drie angstaanjagende kilometers en twintig minuten rollen en deinen schuift de kop van de 'Noorderzon' eindelijk de beschutting van de zuidelijke golfbreker in, waarna het rollen en stampen van het schip ook onmiddellijk eindigt en we weer stil en stabiel in het heldere water van de haven liggen. Maar dan heeft de overtocht ons al tien jaren van ons leven gekost!

Als we aan de 'capitainerie' melden dat we 'binnen' zijn, kunnen we toch niet nalaten te vragen of zij zich niet hebben vergist qua golfhoogte. En dan komt de aap pas uit de mouw: in Frankrijk is het de gewoonte de golfhoogte uit te drukken in een getal, dat de helft van de sinus van de golf aanduidt! Met andere woorden: een 'houle' van zestig centimeter betekent in feite een golfhoogte van één meter twintig! Als we dat geweten zouden hebben, zouden we nóóit het zeegat uit gevaren zijn....

Tot een goed einde... en het begin van TIEN jaren voldoening

Aan het eind van de meest woelige vaardag van onze reis drijven we het 'Bassin Orsetti' in, waar we gelijk de volgende ochtend zullen worden gelost. Minder dan drie weken na onze allereerste belading in de Laurens haven in de Botlek bij Rotterdam komen we voor de tweede keer leeg aan de andere kant van het Europese vasteland, aan de toeristische kusten van de Middellandse Zee.

We zijn dan maar liefst 1600 kilometer van huis en hebben bijna 250 draaiuren van de motor nodig gehad om hier te komen. Daarbij zijn we eerst tot een hoogte van 245,70 meter geklommen, weer een stukje gedaald en daarna weer tot 360,57 meter gestegen voordat we weer konden gaan afdalen naar de Méditerranée. Niet minder dan 237 sluizen hebben we gepasseerd! En de drie weken die dit avontuur gekost heeft hebben we per dag 13 à 14 uren gewerkt, gemiddeld.

Als we de vrachtprijs afzetten tegen de gewerkte tijd, komen we op een loon, dat nauwelijks boven het geldende minimumloon ligt. En daarbij hebben we dan zelfs nog geen rekening gehouden met de gebruikelijke wachttijd om weer opnieuw aan de reis te komen.

Maar de beleving, het avontuur, dát neemt niemand ons ooit nog af! Om als twee 'amateurs' onderweg te gaan met een heus professioneel binnenvaartschip, daarmee lading aan te nemen, en alles te volbrengen wat bij het beroep van binnenschipper hoort, en er nog geld mee te verdienen ook, dát is toch waar het ons om begonnen was.

We zijn dan ook hartstikke trots als we een dag later de 'Noorderzon' aan een van de wachtkades van het Canal Maritime, midden in Sète, afmeren om ons vandaar weer in te schrijven op de schippersbeurs om te zien, of we ook voor de terugreis weer vracht zullen kunnen vinden. Uiteindelijk zal het varen ons bijna tien jaar lang blijven bekoren.

In die tien jaren nemen we nog talloze andere reizen aan, allemaal naar Frankrijk of van Frankrijk terug richting Nederland of België. We hebben lading vervoerd naar Lyon, naar l'Ardoise, naar Sète, naar Chalon, naar Solaise, naar Salaise, naar Rouen, naar Contrisson, naar Reims, naar Nogent-sur-Seine, naar Strasbourg, naar Valenciennes en naar nog andere plaatsen. We hebben lading ingenomen in Sète, in Beaucaire, in Salaise, in Lyon, in Macon, in Gray, in Véreux, in Nogent-sur-Seine, in Strasbourg en in andere plaatsen met als bestemmingen Nijkerk, Akkrum, Gennep, Roeselare, Boortmeerbeek, Lixhe, Sas van Gent, Zaandam, Middenmeer, Duisburg, Düsseldorf en ga zo maar door.

Bijna alle vaarwegen, die voor een spits geschikt zijn, hebben we in die tien jaren bevaren, sommige zelfs veelvuldig. Daarbij zijn we in de loop van al die reizen natuurlijk het stadium van 'beginneling' of 'amateur' geleidelijk aan ontgroeid – al zullen we voor sommige 'geboren' binnenschippers wel altijd 'lui van de wal' blijven. De laatste reizen die we met de 'Noorderzon' hebben gevaren waren we zelfs zó bedreven, dat we er niet voor terugschrokken om soms dagenlang te varen met maar één man aan boord, zonder dat dat ooit problemen heeft gegeven.

Het is in feite aan deze groter wordende ervaring te wijten, dat we na tien jaar ook weer met varen gestopt zijn. Vanaf het begin van onze reizen hebben we namelijk voortdurend gegevens verzameld over de vaarwegen, domweg omdat dergelijke gegevens nauwelijks beschikbaar waren, en al helemaal niet digitaal. Peter, die van huis uit computerprogrammeur is, slaagde erin die gegevens te gebruiken om een soort routeplanner voor de binnenscheepvaart te ontwikkelen. Tot onze verbazing

bleek er al vrij snel van vele kanten belangstelling voor te zijn, zowel van andere beroepsschippers als uit de hoek van de pleziervaart en zelfs de vaarwegbeheerders.

Voor we het wisten, ging er steeds meer tijd zitten in het uitbouwen van die software. En toen we eenmaal een klantenkring hadden opgebouwd, werd al snel méér geld verdiend met de verkoop van deze software dan we met het schip ooit hadden kunnen verdienen. En zo kwam het, dat we nauwelijks tien jaar nadat we als 'groentjes' binnenschipper geworden waren, als 'deskundigen' aan tafel zaten bij Rijkswaterstaat en andere beheerders en dat we een dik belegde boterham verdienden, niet 'in' de scheepvaart, maar 'aan' de scheepvaart. Het kan raar gaan....

De tijd, die in die software ging zitten, maakte het uiteindelijk nodig dat de 'Noorderzon' verkocht werd en dat we een 'serieus bedrijf' aan de wal moesten starten. Dat is ook gebeurd en het heeft ons geen windeieren gelegd. Dankzij die tien jaren ervaring.

Toen wij onze binnenvaartplannen voor het eerst aankondigden bij onze vrienden, werd vaak naar het hoofd gewezen: jullie zijn niet goed wijs! Zelf hebben we tegen elkaar destijds de overtuiging uitgesproken, dat we nimmer in staat zouden zijn ooit nog de inkomens te verdienen, die we vrijwillig lieten vallen. Achteraf hebben we moeten vaststellen, dat het avontuur niet alleen boeiend, romantisch, leerzaam en spannend is geweest, maar óók nog rendabel! Nog geen drie jaar nadat de 'Noorderzon' verkocht is, verdienden wij beiden aanzienlijk méér dan we ooit hadden gedaan.

En dus blijft de slotconclusie: ooit wilde plannen gehad om iets heel raars te gaan doen? Zet ze vooral door! Je zal er géén spijt van krijgen.