

HANS KOUWENBERG

varen in *Frankrijk*

**VAN ST. JEAN DE LOSNE NAAR DE LOIRE
VAN DE MIDDELLANDSE ZEE NAAR DE ATLANTISCHE
OCEAAN
DOOR DE ARDENNEN, CHAMPAGNE EN LOTHARINGEN**

UITGEVERIJ HOLLANDIA

CIP GEGEVENS KONINKLUKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Kouwenberg, Hans

Varen in Frankrijk: van St. Jean-de-Losne naar de Loire, van de Middellandse Zee naar de Atlantische Oceaan, door de Ardennen, Champagne en Lotharingen/ Hans Kouwenberg. - Baarn: Hollandia. - Ill. - (Hollandia watersport)

ISBN 90-6410-076-4 SISO 617.8 UDC [379.84:797.13(44)

NUGI 465

Trefwoorden: varen, Frankrijk: gidsen.

Uitgeverij Hollandia BV 1989

Ontwerp omslag: Studio Eric Wondergem DNO, Baarn

Uitgave: Uitgeverij Hollandia BV Beukenlaan 20, 3741 BP Baarn, 1990

ISBN 90 6410 076 4

Overname, in welke vorm ook, zonder schriftelijke toestemming van de uitgever is verboden

Verspreiding voor België: Uitgeverij Westland NV, Schoten

INHOUD

Voorwoord.....	4
1 Van St. Jean-de-Losne via Chalon-sur-Saône naar de Loire.....	6
1.1 St. Jean-de-Losne	6
1.2 Van St. Jean naar Verdun-sur-le-Doubs.....	8
1.3 Van Verdun-sur-le-Doubs naar Chalon.....	12
1.4 Het Canal du Centre van Chalon tot Chagny.....	13
1.5 Van Chagny tot Montceau-les-Mines.....	17
1.6 Van Montceau-les-Mines naar de Loire.....	20
2 Van de Middellandse Zee naar de Atlantische Oceaan.....	25
2.0 Geschiedenis en algemene gegevens van het Canal du Midi en het Canal Latéral à la Garonne.....	26
2.1 Van het Étang de Thau naar Agde.....	28
2.2 Van Agde naar het Canal de Jonction (Canal de la Robine).....	31
2.3 Van Port-la-Robine naar Narbonne en terug.....	37
2.4 Van Port-la-Robine naar Carcassonne.....	39
2.5 Van Carcassonne naar de Col de Naurouze.....	41
2.6 Van de Col de Naurouze naar Toulouse.....	43
2.7 Van Toulouse naar Montauban.....	45
2.8 Van Montauban naar Moissac.....	45
2.9 Van Moissac naar Agen.....	47
2.10 Van Agen naar Le Mas-d'Agenais.....	48
2.11 Van Le Mas-d'Agenais naar Castets-en-Dorthe.....	49
2.12 Van Castets-en-Dorthe naar Bordeaux en de Oceaan.....	51
3 Door de Ardennen, Champagne en Lotharingen.....	53
3.0 Varen in de Noord-Franse wateren.....	54
3.1 De Maas/Het Canal de l'Est van Givet naar Pont-à-Bar.....	56
3.2 Het Canal des Ardennes en het Canal Latéral à l'Aisne.....	59
3.3 Het Canal de l'Aisne à la Marne.....	63
3.4 Het Canal Latéral à la Marne.....	65
3.5 Het Canal de la Marne au Rhin (Branche Ouest, tot Toul).....	67
4 Vaarvoorschriften, benodigdheden, adressen.....	72
4.1 Papieren.....	72
4.2 Douane.....	72
4.3 Voorschriften en regels.....	72
4.4 Uitrusting	73
4.5 Adressen	74
NAWOORD bij de gedigitaliseerde versie.....	78

Voorwoord

Frankrijk is voor de meeste Nederlanders al lang geen ver onbekend land meer: sinds tientallen jaren is het een geliefde vakantiebestemming, een regelmatig afgelegd traject tussen ons koude noorden en het veel warmere zuiden van Europa. De een kent het van de rustieke, landelijke - en helaas allengs minder rustige - binnenwegen, die dorpen en steden met elkaar verbinden, de ander van de efficiënte, razendsnelle autoroutes, die de reiziger in korte tijd grote afstanden laten afleggen, zij het dan tegen een gepeperd tarief. En degenen die niet per auto reizen, snellen met nog grotere vaart door het uitgestrekte land sinds de ingebruikneming van de ultrasnelle trein, de TGV.

Maar erg weinig Nederlanders weten, dat er nog een-vanouds eigenlijk voor ons Nederlanders veel geëigender - manier van reizen door het Franse land bestaat, namelijk over water. Er bestaat in Frankrijk een uitgebreid stelsel van kanalen en bevaarbare rivieren, waarlangs een veelheid van provincies bereikt kan worden met hoogstens het gebied rond het Massif Central als uitzondering. Van Duinkerken tot Strasbourg, van Lille tot Marseille, van Nancy tot Bordeaux kan men over water reizen, en behalve door Het Kanaal en de Straat van Gibraltar worden Noordzee, Atlantische Oceaan en Middellandse Zee ook nog eens door binnenwateren met elkaar verbonden.

De professionele vervoerders hebben overigens redenen om over deze verbindingen minder enthousiast te zijn: zowel de maximale afmetingen van de vaartuigen als de hoogst haalbare snelheden zijn aan zulke beperkingen onderhevig, dat de betreffende vaarwegen voor het beroepsvervoer langzaam maar zeker hun bruikbaarheid verliezen. Terwijl in Nederland en Duitsland de waterwegen op steeds grotere transporten worden ingericht, waarmee steeds hogere snelheden moeten kunnen worden gehaald, verkleint die operatie gelijktijdig de bruikbaarheid van wat bij vervoerders bekend staat als de Noord-Zuidroute: immers, de afmetingen van de vaartuigen worden ook steeds groter, waardoor er steeds minder vaartuigen nog geschikt zijn voor de 'noord-zuid'. Daardoor neemt de neiging van de vervoerscliënten om hun goederen over water te doen vervoeren ook af.

Voor de toerist is deze omstandigheid in een aantal opzichten gunstig. Want in tegenstelling tot Nederland, waar de overheid geneigd is vaarroutes buiten gebruik te stellen zodra de beroepsvervoerders ze niet meer nodig hebben, heeft in Frankrijk een zodanige toename van recreatief gebruik van de vaarwegen plaatsgevonden, dat er op verschillende plaatsen begonnen is met restauratie en her-ingebruikneming van ooit buiten gebruik gestelde vaarwegen. Het gevolg is een voor de recreatievaart zeer aantrekkelijk stelsel van vaarwegen, dat zich over het hele land - en door de mooiste delen ervan - uitstrekt. Over schilderachtige rivieren met veelal weelderig begroeide oevers vaart men tussen glooiende heuvelslandschappen of door nauwe dalen; in smalle en vaak ver van de lawaaierige

wegen gelegen kanalen beweegt men zich op loopsnelheid van antieke stadjes naar slaperige dorpjes, meestal nog onontdekt door massatoerisme en vakantiedrukke. Men stijgt en daalt met het landschap in honderden kleine sluizen, die in hele series vlak achter elkaar liggen om de relatief grote hoogte verschillen te overbruggen. En men kan zich verbazen over de genialiteit waarmee de bouwers van deze waterwegen eeuwen geleden allerlei problemen van waterbouwkundige aard hebben opgelost: prachtige aquaducten, ingenieuze wateraanvoersystemen, slimme niveau regelingen en de meest bizarre bouwsels op kruisingen van het ene water met het andere. Geen vaardag gaat voorbij zonder dat opvallende ontdekkingen worden gedaan; geen kanaal is zonder eigenaardigheden, geen rivier zonder een geheel eigen sfeer en stijl.

Dit boek beschrijft een klein deel van dit stelsel van waterwegen, niet als een Michelinids, maar gezien door de ogen van de roerganger van een schip. Het schenkt aandacht aan zowel de bezienswaardigheden langs het water als aan de bijzonderheden van de vaarroute zelf. Met uitzondering van de navigatie-technische beschrijving van de routes: daartoe zijn uitstekende guides (waterkaarten in boekvorm) verkrijgbaar, die ieder stukje van het waterwegenstelsel omstandig en uitvoerig beschrijven en alle vaaraanwijzingen geven die de schipper nodig heeft. Overigens zal het bestuderen van deze waterkaarten voor menigeen een plezier op zichzelf vormen, en er is reden te over om de kaarten naast dit boek te houden tijdens het lezen.

Een lijst met relevante titels en de bijbehorende gegevens is achter in deze gids opgenomen. Tevens is een adreslijst toegevoegd met bedrijven die in Frankrijk schepen verhuren en tochten op de wateren organiseren: het zal immers niet iedereen vergund zijn zoveel tijd aan een tocht te besteden, dat met een eigen schip vanuit Nederland gevaren kan worden. Voor degenen die die mogelijkheid wel hebben, is een hoofdstuk opgenomen met aanwijzingen om hun vaartuig zo goed mogelijk voor te bereiden op de soms afwijkende eisen, die de Franse vaarwegen aan een schip stellen.

Wij wensen de lezer veel plezier met deze beschrijving, zowel tijdens het lezen ervan als - later wellicht - tijdens het zelf doen van de hier beschreven vaarroutes.

De tochten die hier beschreven zijn werden met een 'vaste bemanning gemaakt: in alfabetische volgorde: Peter Feenstra (foto's), Davy Feenstra, Eugene Hendriks, drs. Henk Kuiper (kombuis). Rob de Laet, Boudewijn van Meeteren, Don Verdurmen. Zonder hen zouden de tochten niet zo aangenaam zijn geweest, en ik hoop nog vaak met hen te varen.

Amsterdam, augustus 1989

Hans Kouwenberg

1 Van St. Jean-de-Losne via Chalon-sur Saône naar de Loire

1.1 St. Jean-de-Losne

Vlak bij de hoofdstad van Bourgogne, Dijon, ligt het schippersdorp St. Jean-de-Losne op een kruispunt van een aantal belangrijke vaarwegen: de Saône, het Canal du Rhône au Rhin en het Canal de Bourgogne. St. Jean was vele jaren lang - en is in feite nog steeds - een van de belangrijkste knooppunten van het vervoer over water in Frankrijk: daar ontmoeten de Franse, Duitse, Belgische en Nederlandse vervoerders elkaar, en daar vinden zij alle noodzakelijke toeleveringsbedrijven en diensten die nodig zijn bij hun bedrijfsvoering.

Aan de Saône-kade liggen dan ook doorgaans tientallen 'spitsen': het typische Noord-Franse binnenvaartschip waarvan de vormen en afmetingen afgestemd zijn op de Franse sluizen. In de vijftiende eeuw was men in Frankrijk al begonnen met het aanleggen van een vrij omvangrijke reeks verbindingskanalen tussen de grote rivieren en tussen de belangrijkste steden, maar omdat in verschillende streken van het land verschillende scheepstypen gebruikelijk waren, ontstonden al spoedig problemen met de afmetingen van sluizen, waardoor sommige schepen een bepaalde route niet konden bevaren omdat ze niet in de sluizen pasten. Minister Freycinet (1828-1923) besloot dat te veranderen, en verordonneerde in 1903 dat alle sluizen en waterbouwkundige werken moesten worden aangepast aan schepen die 38,50 meter lang en 5 meter breed waren, een maximale diepgang van 1,80 m hadden en boven de waterlijn 3,50 meter hoog waren. Hoewel de afmetingen voor die tijd ruim voldoende waren, is deze standaardisatie na jarenlang een oplossing voor een probleem geweest te zijn, nu een probleem op zichzelf geworden: immers, doordat zoveel sluizen op Freycinet-afmetingen gebouwd werden, zijn er vrijwel uitsluitend binnenvaartschepen van die afmetingen actief op bepaalde routes; en omdat er uitsluitend schepen van die afmetingen actief zijn, is er weer minder reden om de toegankelijkheid voor grotere schepen te realiseren, waardoor ook nieuwe sluizen en waterbouwkundige werken vaak op Freycinet-afmetingen worden gebouwd. Wat ooit een vooruitziende politiek was, vormt zo eeuwen later een obstakel van jewelste.

Overigens is juist de Saône een van de uitzonderingen op deze afmetingenbeperking: vanaf Auxonne tot aan Lyon (en via de Rhône verder tot aan de Middellandse Zee) zijn de oude sluizen vervangen door moderne sluizen van veel groter formaat: 180 meter lang en 11,40 meter breed. Dit is onder andere het gevolg van een lang geleden genomen besluit om de belangrijke Rijnvaart en Rhônevaart met elkaar te verbinden voor grotere schepen (via het Canal du Rhône au Rhin), een besluit dat overigens nog steeds niet is uitgevoerd, omdat in het Canal nog 112 van de 114 sluizen de oude afmetingen hebben van 38,70 bij 5,10 meter. Het geheel verbouwen van dit 236 kilometer lange kanaal zou miljarden

kosten.

Zo komt het, dat de schepen die men in St. Jean aantreft, vrijwel zonder uitzondering spitsen (in het Frans: *des péniches*) van 38,50 bij 5 meter zijn; de grotere vaartuigen die vanuit Lyon komen hebben meestal de industriegebieden van Tournus, Macon of Chalon als eind bestemming.

Vanouds had St. Jean behalve als belangrijk knooppunt van waterwegen nog een tweede functie voor de scheepvaart: het bezit een zogenaamd Gare d'Eau (waterstation), een met een smalle toegang bereikbare binnenhaven, die 's winters beschutting bood tegen eventuele zware ijsgang in de rivier. Door het kruierende ijs werden veel in de Saône afgemeerde schepen immers behoorlijk bedreigd. Het Gare d'Eau liep dan ook bij het begin van zware vorst al snel vol met alle Spitsen die St. Jean nog tijdig konden bereiken, en die zo ontsnapten aan de dreiging van schade door de ijsgang. Het Gare d'Eau bestaat nog altijd, hoewel het - onder andere door de sterk verbeterde regulering van de Saône - in toenemende mate de functie van jacht- en pleziervaarhaven heeft gekregen. Botenverhuurders, toeleveringsbedrijven voor de scheepvaart en andere dienstverlenende bedrijven zijn er gevestigd, en zelfs enkele woonschepen hebben er een vaste ligplaats of uitvalshaven.

Als vertrekhaven beschikt St. Jean over alle noodzakelijke voorzieningen voor onze tocht: er kan gefoerageerd worden bij de plaatselijke supermarkten, water en brandstof zijn er verkrijgbaar (resp. in het Gare d'Eau en langs de Saône-kade), en alle onderhouds- en scheepsbedrijven (scheepsmotorenfirma's, botenkraan, sloopshelling, elektrische installateurs, hellingbaan voor het te water laten van kleinere schepen) zijn er te vinden. Voor de grotere schepen is er zelfs een autokraankade vlak bij het dorp aan de Saône-kade.

In de levensmiddelenwinkels van St. Jean zal met name de reizende lekkerbek uitstekend aan zijn trekken komen: in het hart van het om zijn haute cuisine bekend staande Bourgogne zijn de meest verrukkelijke zaken verkrijgbaar. Probeer bijvoorbeeld eens de *jambon au persil*, een ham die met een speciaal peterseliesausje is gekookt en werkelijk heerlijk smaakt als beleg voor een sandwich, de gebruikelijke kwart meter stokbrood, of - als men in St. Jean in een van de streekrestaurants besluit te eten - de ook in Nederland bekende *boeuf bourgignon*, of langs de rivier de beroemde *pochouse*, een zeer bijzondere visspecialiteit van de streek.

Voor 'passagieren' leent zich vooral de zaterdag: dan is er de wekelijkse markt in St. Jean, en kan men gebruik maken van de gelegenheid om de vijftiende-eeuwse kerk en het fraaie stadhuis (*hôtel de ville*) te bekijken, of om zo maar wat langs de kade van de Saône te slenteren en de tientallen *péniches* die hier doorgaans liggen, te bekijken. Men zal er zeker een Nederlands sprekende schipper aantreffen (gezien de veelheid van Belgische schepen op deze route), die de waterwegen in de

omgeving precies kent en veel tekst en uitleg en tips kan geven.

1.2 Van St. Jean naar Verdun-sur-le-Doubs

Vanuit het Gare d'Eau varen we de Saône op in zuidelijke richting (dat is stuurboord uit, ofte wel stroomafwaarts). De stroming op de Saône is doorgaans al onmiddellijk goed merkbaar: hoewel veel verbeteringen aan de vroeger eigenzinnige en grillige rivier zijn aangebracht, staat er normaliter een stroming van enkele kilometers per uur, die vooral in smalle delen van de rivier goed voelbaar is. Dat betekent dus uitkijken met manoeuvres, en voor degenen die ook terug moeten langs deze route, rekening houden met een terugtocht die beduidend langer duurt.

Behalve de stroomsnelheid is er nog een factor waarmee men rekening moet houden: de wind! Als er een stevige noorden- of zuidenwind blaast, wordt het water van de Saône soms tot verrassend hoge golven opgezweept (een probleem dat ook op de Rhône bestaat). Bij rustig weer daarentegen is de rivier meestal glad als een spiegel.

De oevers zijn hier zeer afwisselend: nu eens grillige vegetatie, die tot in het water lijkt te groeien en waardoor men zich op de Amazone in het oerwoud kan wanen, dan weer keurig onderhouden bomenrijen langs beschoeide dijken, of strandjes waar wrakke roeibootjes soms half onder water liggen, of vervallen huizen met die typische bouwstijl die alle Franse bouwsels die iets met de scheepvaart te maken hebben, schijnt te kenmerken: de oude sluiswachtershuizen van de buiten gebruik gestelde oude Saône-sluisen. Al net buiten St. Jean varen we zo'n 'onderdrukte sluis' voorbij, *l'Ancienne Écluse de St. Jean*. De sluis ligt in een aan de noordkant afgedamde zijtak van de Saône: de oude sluis (38,50 X 5 meter) en het onvermijdelijke pittoreske brugje erover lijken nog min of meer intact; het wachtershuis wordt zelfs nog bewoond, al mag het wel eens een verfje hebben. De scheepvaart vaart de nu nutteloze sluis kolk gewoon over de voormalige stuwdam voorbij, met hoogstens een vaag onzeker gevoel over de degelijkheid, waarmee men de resten van de oude stuw hopelijk heeft weggebaggerd: maar nee, er volgt geen schurend geluid onder het schip. Logisch, want de Saône is hier bevaarbaar voor schepen met een diepgang tot 3,00 meter.

Na zeven aangename, rustige, landelijke kilometers komen we bij het zijkanaal van Seurre: een tien kilometer lang kaarsrecht kanaal dat een grote hoeveelheid oude Saône-bochten afsnijdt en een tweetal stuwdammen gelijk passeert. Hier wordt pas goed duidelijk, dat de Saône door de modernisering weliswaar veel aan bevaarbaarheid wint, maar daarvoor ook veel aan schoonheid moet inleveren. Het kanaal is oersaai: de oevers zijn er (vanaf de meeste schepen) te hoog om iets van het omliggende land te kunnen zien, en de waterweg zelf doet in saaiheid niet onder voor het Amsterdam-Rijnkanaal: breed, recht, en zonder een enkele

onregelmatigheid, of het moesten de bruggen zijn, moderne betonkolossen die het kanaal om de paar kilometer oversteken. Zelfs van een oevervegetatie is - door de alom toegepaste stalen damwandelementen - geen sprake.

Na tien kilometer mondt het zijkanaal eindelijk uit bij de sluis van Seurre, een van de gemoderniseerde (en vergrote) Saône-sluizen. Als de sluisdeuren sluiten voelt men zich - zeker als er zonder andere schepen geschut wordt, wat meestal het geval is - als een nietig notendopje in een enorme waterbak, en het is dan ook verbazingwekkend dat het schutten niet langer duurt dan bij de meeste Freycinet-sluizen: na een kleine vijf minuten is de enorme watermassa die de drie meter niveauverschil uitmaakt, verdwenen, weggevoerd door de enorme buizen met meters middellijn onder de bodem van de sluiskolk. Als de deuren aan de dal-zijde openzwaaien, kijkt men al gelijk uit over de rivier en het stadje Seurre, waar de kanaalarm weer in het oorspronkelijke rivierbed uitmondt.

In Seurre kan men voor het eerst sinds het vertrek uit St. Jean weer aanleggen, hoewel veel plaatsen door de trapvormige oevers lastig zijn. Er is een stuk kade met een rechte kademuur, waar wel gemakkelijk gemeerd kan worden, en in het stadje zijn inkoopmogelijkheden en tankgelegenheid. De pittoreske oude stadskern is zeker een bezoekje waard.

Na Seurre voert de rivier ons tien kilometer lang door steeds fraaiër landschap naar de volgende sluis, die van Ecuellen. Dit riviergedeelte voert steeds meer door glooiend, heuvelachtig land, waardoor vaker langs dorpjes wordt gevaren die ver over de rivier uitzien (en waar de steeds duurder ogende buitenhuizen van de welgestelden van Chalon-sur-Saône talrijk worden). De sporen van de vroegere wispelturigheid van de rivier zijn hier op veel plaatsen duidelijk te zien: de enorme verschillen in de hoogte van de diverse kleiafzettingen op de oevers geven een indruk van de geweldige overstromingen die hier vroeger een jaarlijks terugkerend probleem vormden. Soms werd de rivier kilometers breed, als de smeltwateren na de winter uit de heuvels stroomden en de bedding te smal was om die enorme watermassa tijdig af te voeren naar de Rhône. De waterstand was dan zo hoog, dat de schepen die nog konden varen niet door de oude zijkanalen en sluizen werden geleid, maar gewoon over de stuwdammen, die immers ver genoeg onder water verdwenen waren om geen hindernis meer te vormen (een praktijk overigens, die verder stroomafwaarts ook in de nieuwe, grote sluizen wordt toegepast, en waar de stuwdammen naast die sluizen speciaal op zijn ingericht).

Na een kort zijkanaal komen we in de *Écluse d'Écuellen*, een sluis die vooral stroomopwaarts berucht is vanwege de ongelofelijk woelige wijze van vullen van de sluiskolk: metershoge golven spatten rond de geschutte schepen en alles wat niet vaststaat valt om door de enorme dreunen waarmee (vooral kleinere) schepen keer op keer tegen de sluiswand geduwd worden. Wie zijn lijnen niet goed heeft vastgemaakt, is de controle over zijn schip binnen de kortst mogelijke keren kwijt,

en vliegt als een sok in een wasmachine door de sluiskolk! Stroomafwaarts gaat het wat rustiger, hoewel zelfs dan het weglopen van het schutwater ons scheepje behoorlijk aan zijn touwen laat trekken.

Na de sluis van Ecuelles is er iets opvallends aan de Saône (als de waterstand tenminste niet ongewoon hoog of laag is): het lijkt wel, als men de oevers bekijkt, alsof het plotseling extreem laag water is geworden, alsof de rivier ineens minstens een meter onder haar normale niveau staat; de oevers vertonen afkalvende grond ver boven het waterniveau, plantengroei begint pas een heel eind van het water vandaan en op sommige plaatsen staan steigertjes met hun palen op de dijk, zonder zelfs maar in de buurt van het water te komen; hier en daar ligt zelfs een roeibootje hoog boven water op de oever. Des te vreemder, omdat ons deze lage waterstand niet eerder was opgevallen.

Zeven kilometer verder wordt dit raadsel opgelost: vroeger, tot een paar jaar geleden, was er bij Verdun-sur-le-Doubs nog een sluis, met de daarbij behorende stuwdam. De vergroting van de capaciteit van het vaarwater heeft ook hier toegeslagen: bijna vijftig kilometer verderop in de Saône heeft de nieuwe sluis van Ormes, in combinatie met sterk verbeterde baggertechnieken, het mogelijk gemaakt om de waterstand onder Verdun wat te verhogen, en die boven Verdun aanzienlijk te verlagen, zodat na verwijdering van de stuw van Verdun twee rivierpanden tot één pand konden worden samengevoegd. Inderdaad zien we bij het langsvaren van de restanten van de oude stuwdam (die aan de oever nog zichtbaar is) dat de 'extreem lage waterstand' voorbij is. De nog bestaande twee sluizen (een héél oude en een oude) vertellen als zwijgende getuigen veel over de historie van de Saône als vaarroute: de oudste van de twee 'onderdrukte' sluizen heeft nog de Freycinet-afmetingen, en ligt weliswaar terzijde van de rivier-as, maar wel gewoon in de stroomloop: hier moeten schippers van de *péniches* vroeger heel wat stuurmanskunst aan de dag gelegd hebben om stroomafwaarts, met soms niet meer dan 40 pk motorvermogen, met aan stuur- en bakboord hoogstens enkele centimeters speling hun schip de sluis in te krijgen. De nieuwere sluis ligt al in een, zij het kort, zijkanaal, zodat de schepen vlak voor de sluis uit de stroom van de rivier weg waren en ongehinderd de al veel grotere sluis binnen konden lopen. Net beneden de voormalige stuwdam kijkt men, achterom kijkend, de beide sluiskolken in: ze worden nog gebruikt als aanleg. plaats voor de nacht, of als rustige ligplaats voor een incidentele rustzoekende pleziervaarder.

Onmiddellijk na de onderdrukte sluizen van Verdun-sur-le-Doubs toont de Saône zich op haar grilligst: behalve het sluiseiland blokkeert een drietal eilanden van zeer verschillende grootte de samen-stroming van de Saône met de Doubs, waardoor een vreemde bocht in de vaargeul is ontstaan om het middelste van de drie eilanden heen: dat middelste eiland is een geheel met hoge bomen vol-gegroeid vogelparadijs: er voert geen brug naar toe, er is niet of nauwelijks gelegenheid om er vast te maken, dus de duizenden vogels die het eiland bevolken kunnen er

ongestoord - en met hoorbaar lawaai - leven. Midden tussen de bomen staat, alleen in de winter en vroeg in de lente zichtbaar, als de bladeren weg zijn, een ruïne van een prachtig, vervallen oud buitenhuis, waar het eiland zijn naam aan te danken heeft: 'Ile du Château'. De rivierarm tussen het eiland en het dorpje 'les Bordes' (stroomopwaarts van Verdun) is niet alleen smal en op veel plaatsen ondiep, maar ook nog met takken en struiken overwoekerd, en men kan er daarom beter niet door proberen te varen, te meer daar in deze arm de stromen van Saône en (sneller stromende) Doubs elkaar bevechten, wat een uiterst onvoorspelbaar stroombeeld oplevert.

Op het grootste en meest stroomafwaarts gelegen) eiland, dat gevormd wordt door de Saône, de Doubs en de Petit Doubs, ligt de oorspronkelijke kern van Verdun: hoog boven het water torenen de kademuren op, op de meeste plaatsen naadloos overlopend in de muren van de oude huisjes, waarvan de balkons boven de stroom hangen. Varend tussen het Ile du Château en dit eiland, de gangbare route om de Doubs op te varen, is duidelijk waarom in vroeger eeuwen juist op zulke plaatsen steden en dorpen ontstonden: iemand die hier woonde had het voor het zeggen op een van de belangrijkste verkeersknooppunten van de regio, want vanaf zo'n hoogte kon men desnoods met een enkele pijl en boog veel last veroorzaken voor weerloze schippers, die langs wilden varen.

Op de splitsing van de Doubs en de Petit Doubs, hoogstens tweehonderd meter van de Saône verwijderd, overspant een fraaie oude boogbrug de smallere Petit Doubs. Eenmaal onder deze brug door kan men, met enige voorzichtigheid vanwege de stroming, redelijk gemakkelijk vastmaken aan de (weliswaar schuine en kleiige, maar door kleine trapjes vrij goed toegankelijke) oever aan bakboord, om het fraaie oude plaatsje te bezoeken.

Behalve de al genoemde pochouse is er nog veel meer lekkers te eten in het restaurant '*L'Hôtellerie Bourgignonne*', een te naam en faam bekendstaand etablissement. Maar ook overigens is Verdun een aangenaam plaatsje, met voldoende winkels om indien nodig de scheepsvoorraden aan te vullen.

Omdat er, stroomafwaarts van Verdun-sur-le-Doubs, weinig of geen mogelijkheden zijn om aan land te gaan tot aan Chalon, wordt Verdun door veel langs-varenden als een logische stopplaats benut, hoewel de vaartijd tussen Verdun en Chalon doorgaans niet meer dan een dikke twee uur bedraagt, zeker indien de stroming een handje helpt. Deze vaart wordt bovendien niet beperkt door sluitingstijden van sluizen, want die zijn er tussen Verdun en Chalon niet meer. Toch is het af te raden 's nachts over de rivier te varen: het vaarwater is grillig en bochtig, en is op plaatsen nogal smal door ondiepten, eilandjes en vlak onder water liggende geleide-dammen, zodat men een scherp oog op bakens en boeien moet kunnen houden. Ook wij beëindigen daarom de vaardag in Verdun-sur-le-Doubs.

1.3 Van Verdun-sur-le-Doubs naar Chalon

Het volgende segment van de Saône, van Verdun-sur-le-Doubs naar Chalon-sur-Saône, is vrijwel niet te onderbreken: voor schepen die groter zijn dan een gewone roeiboot, valt er nergens aan te leggen, er zijn ook geen dorpjes of stadjes meer pal aan de rivier en dus ook geen bijbehorende laad- en loskaden.

Wel munt dit deel van de rivier uit door landelijke rust en ongestoorde natuur: vogels en kleine op de oevers huizende beesten hebben het er voor het zeggen, en vooral de zwanen vormen er de meest opvallende vorm van leven: zou wellicht het Nederlandse en Engelse zwaan en swan iets te maken hebben met de naam van deze rivier? Meestal ziet men ze in groepen van zes, acht of tien exemplaren. waarvan er steeds enkele nieuwsgierig proberen een stukje met de boot mee te varen, hetzij om te bezien waar ze mee te doen hebben, hetzij om te bedelen om eten. Opvallend is wel dat deze achtervolging door alle groepen zwanen die we passeren, wordt ingezet.

Er zitten nog heel veel van deze kolonies zwanen in dit stuk van de rivier: wij telden tussen Verdun en Chalon zeker tweehonderd dieren, soms in grote groepen bijeen. Maar ook andere soorten grote vogels vallen er te bewonderen: meerkoeten, in werkelijk gigantische afmetingen, en ook enkele ganzen, hoewel die daar waarschijnlijk niet in het wild voorkomen, maar 'gehoed' worden. De eeuwige kraaien, spreeuwen, reigers en overige voor Bourgogne typische vogels ontbreken natuurlijk ook niet.

Hoe verder we van Verdun verwijderd raken, hoe grilliger de oevers worden. Na ruim tien kilometer begint de bebakening aan te geven dat er op de geul gelet moet worden: eilandjes, of soms ook onder water blijvende zandbanken, beperken de diepgang op sommige plaatsen zodanig, dat het opletten geblazen is. En hoewel de capaciteitsvergroting van de Saône formeel tot Auxonne klaar is, is men in dit stuk van de rivier nog altijd bezig met het aanleggen van een vaargeul van drie en een halve meter diep, waarvoor op veel plaatsen gebaggerd moet worden en in de toekomst zelfs enkele bochten zullen moeten worden afgesneden of afgerond.

Wat de oevers betreft is dit grillige deel van de rivier zeker het mooiste: een zeer woeste en dichte vegetatie overwoekert de oevers en de boven water uitstekende eilandjes, en levert wederom het aanzicht van een zich door het oerwoud slingerende rivier, waarop men zich duizenden mijlen van de bewoonde wereld kan wanen. We komen op de ruim twintig kilometer tussen Verdun en Chalon welgeteld één ander schip tegen, dus aan de drukte hoeft deze illusie ook al niet te bezwijken. De enige sporen van beschaving worden aangetroffen bij het voorbijvaren van het op een heuvelhelling gelegen *Port d'Allériot*, waar overigens in tegenstelling tot wat de naam suggereert nauwelijks aanlegmogelijkheden zijn.

Dit paradijselijke stukje natuur duurt tot vlak voor Chalon-sur Saône: pas vanaf de aftakking naar het Canal du Centre (twee kilometer voor Chalon) wordt de

ongerepte flora plotseling vervangen door de in de buurt van grotere steden gebruikelijke industriële omgeving: een enorme scheepswerf en een toekomstige industriehaven markeren aan stuur- en bakboord het einde van kilometers lange vegetatie.

De invaart in Chalon is mooi en doet denken aan een tocht over de Seine in Parijs, maar dan op kleinere schaal: de hoge opgemetselde kade-oeveren, waaraan doorgaans veel spitsen afgemeerd liggen, en de oude Saône-brug hebben een vormgeving die onmiskenbaar Frans is en in vrijwel alle Franse riviersteden is terug te vinden.

Het eiland in de Saône, het *Ile St. Laurent*, wordt aan de ene kant door de hoofdgeul van de Saône, aan de andere kant door de zogenaamde *Bras de la Génise* omspoeld: men kan helemaal om het eiland heen varen en treft in de *Bras* een goed uitgeruste jachthaven aan, met goede verbindingen met het oude centrum van Chalon (via twee bruggen, een over de *Bras* en een over de Saône).

Een bezoek aan Chalon is een must op deze tocht: de *Tour du Doyenné* in de oude haven is als monument beroemd. Maar ook als gastronomisch centrum is Chalon niet te versmaden: de keuze aan restaurants is er groot, en in het hart van Bourgogne is er culinaire kwaliteit in overvloed.

1.4 Het Canal du Centre van Chalon tot Chagny

Na Chalon-sur-Saône verlaten we de rivier om de tocht te vervolgen via het Canal du Centre: twee kilometer terugvaren tegen de stroom in (waarbij onmiddellijk het snelheidsverschil opvalt tussen stroomaf en stroomop) brengt ons naar de toegang tot dit kanaal.

Het Canal du Centre verbindt de Saône met de Loire, of liever gezegd met het Canal Latéral à la Loire, omdat de Loire zelf niet bevaarbaar is. Over een afstand van 114 kilometer klimt het kanaal met 35 sluizen tegen de Bourgondische heuvels op, om met 26 sluizen vervolgens weer af te dalen naar de Loire, die het bij Digoin kruist met een fraai aquaduct, waarna een laatste sluis de verbinding met het kanaal langs de Loire completeert.

De toegang tot het kanaal, noordelijk van Chalon, is vrij nieuw: pas enkele tientallen jaren geleden werden de vroeger laatste vijf kilometers van het oude kanaal, die midden door het oude centrum van Chalon voerden, vervangen door een ten noorden van de stad gelegen kaarsrechte kanaalarm, waarbij tevens de laatste drie sluizen aan die zijde werden vervangen door één sluis met een verval van zestien meter. Die sluis zien we, onmiddellijk nadat we stroomopwaarts varende bakboord uit gedraaid zijn, in de verte opdoemen als een vreemd gevaarte dat nog het meest aan een Engelse mijnlift doet denken: een hoog opgetrokken betonnen muur met onder in het midden een vanuit de verte gezien nogal bescheiden

deurtje, en op palen boven het beton een ingewikkelde constructie waaruit decimeters dikke kettingen hangen. En het - naar later zal blijken in dit kanaal onvermijdelijk niet werkende verkeerslicht. Voor wie veel sluizen heeft gedaan en ook hoogtevrees heeft, doemt het schrikbeeld al op: een sluiskolk met meters hoge wanden, die voor de bergopwaarts varende claustrofobische effecten heeft, en voor degenen die bij een lege kolk aan de wal staan met hoogtevrees, zelfmoordneigingen doen ontstaan.

Poolshoogte nemen op de sluis (waar zich bij onze aankomst geen levende ziel beweegt) leert ons dat de ergste vermoedens nog overtroffen worden: boven op de sluiswanden durven we de rand nauwelijks tot op twee meter afstand te naderen. De sluis blijkt aan de rivierzijde te zijn voorzien van een in twee segmenten opgehangen sluisdeur, die in plaats van uit verticaal gemonteerde deuren uit horizontale banen bestaat. De enorme kettingen dienen om het geheel als een kolossale guillotine omhoog te hijsen.

Rondlopend op de sluiskaden, nog steeds zonder dat we iemand gezien hebben, begint plotseling de sluisdeur met veel gebonk en geknars naar boven te schuiven. Hollend naar het schip, dat beneden aan de drijvende steiger voor de sluis ligt, ontdekken we in de hoog boven de sluis torenende constructie achter een klein raampje het hoofd van de sluiswachter.

Als we het scheepje losgegooid hebben en de sluis binnenlopen, bekruipt ons de onweerstaanbare neiging om met een zo hoog mogelijke snelheid onder de meters boven ons hangende (en ongetwijfeld honderden tonnen wegende) sluisdeur door te scheuren. Het gaat goed: de deur stort niet boven op ons, en we komen heelhuids de sluiskolk in, waar overigens wel onmiddellijk al onze ergste voorgevoelens over claustrofobische effecten bewaarheid worden! Hoewel er op een aantal plaatsen klimijzers in geulen in de sluiswand zijn bevestigd, meer voor de vorm dan als bruikbare 'uitstapmogelijkheid', voelen we ons behoorlijk opgesloten in die diepe natte put.

Verrassend snel vult zich overigens de kolk van de sluis: in afmetingen is deze dan ook nauwelijks groter dan het Freycinet-formaat (40 x 6 meter). Zodra de kolk gevuld is, en ons scheepje boven de sluiswanden uitsteekt, is het dreigende gevoel verdwenen, en blijkt de hele vervaarlijke constructie gereduceerd tot een in verhouding tot de Saône-sluizen piepklein sluisje, waar boven op een paar pilaren, een wat vreemd sluiswachtershuisje gebouwd is. Ten oosten van ons strekt zich het eerste kanaalpand uit, een kilometer of drie rechttoe rechtaan, tussen twee hoge dijken waarboven alleen een paar industriële complexen, onder andere van Kodak, uittorenen: Chalon is dan ook de bakermat van de fotografie, volgens de Franse geschiedenisboeken.

De omlegging van het kanaal is duidelijk een verlies: dit rechte stuk kan niemand bekoren, het is saai, lelijk, en voor het grootste deel stinkt het er behoorlijk naar

allerlei chemische stoffen. Reden om zo snel mogelijk te maken, dat we uit deze industriële stadsrand wegkomen. Na drie kilometer komen we bij een driesprong, waar de oorspronkelijke arm die door Chalon voerde en de nieuwe arm bij elkaar komen. Daar begint het kanaal ineens een ander gezicht te krijgen: de hoge dijken worden lage oevers, waar het water hoogstens een decimeter van de oeverrand af staat, het kanaal wordt bochtig en onregelmatig van breedte, en het prachtige rustieke landschap is over een grote afstand zichtbaar. We zijn Chalon uit, en varen merkbaar door het hart van Bourgogne.

Na vier kilometer komen we bij de eerste reguliere sluis, en daar openbaart zich al gelijk dat de drie sluizen in Chalon niet de enige zijn die opgeheven zijn: het oude bord op de sluis geeft aan dat dit sluis nummer 46 is, terwijl een klein nieuwer bordje erboven rept over sluis nummer 34. Gesprekken met de sluiswachters leveren het antwoord op het mysterie van de twaalf verdwenen sluizen. Oorspronkelijk moesten tussen de Saône en het hoogste pand van het Canal du Centre 49 sluizen worden gepasseerd, keurig genummerd van Méditerranée 1 tot Méditerranée 49, de laatste zijnde de oude Saône-sluis. Al deze sluizen hadden een ongeveer gelijk verval van circa 3,5 à 4 meter, zodat de totale hoogte van bijna 200 meter naar Montchanin (waar het hoogste punt van het kanaal ligt) gemakkelijk overbrugd kon worden.

In de vorige eeuw ontstonden er problemen met sluis nummer 44, die ertoe leidden dat de sluis totaal vernieuwd moest worden. Door betere bouwmogelijkheden dan ten tijde van de aanleg van het kanaal (in 1794) werd besloten niet een nieuwe sluis 44 te bouwen, maar de sluizen 43 en 45 zo aan te passen, dat ze samen het hoogteverschil van sluis 44 zouden opheffen.

De ontdekking dat sluizen met een beduidend groter verval dan de gebruikelijke 3,5 meter gebouwd konden worden, had ten tijde van de laatste grote opknapbeurt van het kanaal, aan het begin van deze eeuw, tot gevolg dat tussen Chalon en het hoogste pand maar liefst tien sluizen verdwenen, zodat er van de oorspronkelijke 49 sluizen behalve de drie verdwenen sluizen in Chalon en de gepasseerde sluis 44 nu nog 35 sluizen bestaan, die in verval variëren van de oude 3,5 meter via de rond de eeuwwisseling vernieuwde sluizen die een verval tot soms zes meter hebben, tot het record van de 16 meter die men in de eerste sluis klimt.

Eén ding is sinds 1794 niet veranderd: het besef van de kanaalbouwers en van degenen die het heden ten dage in stand houden, dat schepen moeten stijgen om over de waterscheiding heen te komen. Maar de ideeën over hoe dat stijgen het best in zijn werk kan gaan, zijn wel aan verandering onderhevig geweest. Er waren in 1794 diverse redenen die een verval van meer dan 3,5 meter onwenselijk maakten: de weerstand van de - oorspronkelijk doorgaans houten-sluisdeuren tegen de druk van de waterkolom die ze moesten tegenhouden; de noodzaak om de 'jaagmast' steeds boven de sluismuren uit te laten steken, zodat de paarden het

schip de sluis in konden 'jagen', en ook de druk op de *vannes*, de kleppen in de sluisdeuren, die bij een bepaalde druk nauwelijks nog met handkracht bediend konden worden. De komst van stalen of met staalplaat beklede sluisdeuren, de invoering van motorschepen, en de verbeterde technische mechanieken voor het bedienen van de sluiskleppen hebben de beperkingen goeddeels opgeheven, en vandaag de dag is er in principe geen reden meer om een verval van 20 meter niet in één keer te overbruggen. Als er nu in de tweede helft van de twintigste eeuw, nog eens zo'n kanaal zou moeten worden aangelegd, zou het er geheel anders uitzien dan het bestaande Canal du Centre. De huidige vorm van dit kanaal wordt dan ook juist door de mengeling van oude en nieuwe techniek bepaald: de samensmelting van wat vroeger nodig en nu nog bruikbaar is, met wat vroeger niet anders kon, maar nu aan de eisen van de tijd moest worden aangepast. Die gedwongen verhouding tussen oude en nieuwe technologieën is een van de aardigste trekjes van het Canal du Centre.

Een blijk daarvan is het feit dat de meeste sluizen aan de Méditerranée-kant van het kanaal geautomatiseerd of gemechaniseerd zijn. De gemechaniseerde worden weliswaar bediend door een sluiswachter, maar de meest energie-rovende handeling die hij nog moet verrichten is het indrukken van de startknop. In de geautomatiseerde sluizen wordt zelfs dat al door de scheepsbevolking zelf gedaan, hoewel er, naar goed Frans gebruik, altijd nog een sluiswachter met een autootje het schip volgt van de ene automatische sluis naar de andere, voornamelijk om te zien of alles goed gaat, en is een ruk aan een koord in de zijwand van de sluis voldoende om het proces van deuren dichtkleppen sluiten-kleppen aan de andere kant open-deuren open, geheel zelfstandig te doen plaatsvinden.

De meeste *péniche*-schippers blijken overigens niet bijster dol op deze vorm van automatisering te zijn: een veelgehoorde klacht is het weigeren van een automatische sluis en de onvermijdelijke vertraging die daarvan dan het gevolg is. De beroepsschippers hangen de stelling aan, dat de manuele sluizen misschien iets langzamer zijn, maar zoveel bedrijfszekerder dat het over de hele linie tijdwinst zou opleveren, als alle sluizen nog met de hand bediend zouden worden. Of deze stelling hard gemaakt kan worden, weet ik niet, maar de overtuiging van de vrachtschippers blijkt hardnekkig en wijdverbreid.

Na de steeds door vrij lange kanaalpanden gescheiden sluizen 34, 33 en 32 vormen de sluizen 31 tot en met 24 een trap van sluizen met steeds circa 500 meter tussen twee opeenvolgende sluizen. De bijna 18 kilometer tussen de Saône en het stadje Chagny overbruggen een hoogteverschil van bijna 70 meter. Tussen de sluizen 31 en 24 volgt een sluiswachter het schip op de voet en het automatische schutten kost ons niet meer dan een kleine tien minuten per sluis (waarbij aangetekend moet worden, dat er geen verdere scheepvaart was, noch vlak voor ons, noch als tegenliggers, zodat er nergens wachttijden voor het klaarmaken van de sluisgolken optraden). Zo leggen we de afstand van 18 kilometer en 12 sluizen in een dikke

drie uur varen af.

Langs het kanaal ontvouwt zich intussen een zeer gevarieerd landschap: nu eens landelijk-agrarisch gebied, korenvelden en weilanden, dan weer ruïnes van oude kapelletjes en vervallen boerderijen; nu eens beboste oevers die niet veel uitzicht laten, dan weer heuvels die op enkele kilometers afstand lokken; nu eens een smal en bochtig weggetje over het jaagpad, dan ineens het viaduct waarover de autoroute A 6 dendert; en vlak voor Chagny een soort tientallen meters diepe sleuf door een heuvel, waardoor het ter plaatse extreem smalle kanaal (hoogstens 10 meter breed) in een liniaalrecht laatste eind van een paar kilometer lang Chagny bereikt, waar een aquaduct de waterweg over de belangrijke spoorlijn Beaune-Lyon heen voert. Aan beide zijden van dit aquaduct bestaan mogelijkheden om aan te leggen, om in Chagny boodschappen te doen, te eten of te overnachten. Zoals overal in Bourgogne zijn ook hier de uitstekende restaurants overvloedig voorhanden: het restaurant *Lameloise* is het bekendste.

1.5 Van Chagny tot Montceau-les-Mines

Als we Chagny uitvaren, valt een typisch feit op in de constructie van deze kanalen: in Frankrijk maakt men veelvuldig gebruik van bestaande niveauverschillen: men bouwt, op de helling van een heuvel, één dijk en laat de zo ontstane geul tussen heuvel en dijk vol water lopen. Op die manier ligt het kanaal op het landschap: aan een van de beide zijden kijkt men, als de kanaaldijk laag genoeg is, ver uit over een weids panorama, en men kijkt er zelfs van boven af op neer!

Tussen Chagny en St. Gilles is dit duidelijk te zien: vanaf het spoorweg-aquaduct ligt het kanaal hoog boven de spoorlijn, de weg en het riviertje de Dheune, de loop waarvan het over vele kilometers volgt. Het uitzicht is prachtig: pittoreske dorpjes, het typische landschap rond een slingerend riviertje, en in de verte de met wijngaarden bezaaide heuvels van de Côte de Beaune. Het kanaal is hier zeer smal, hoogstens twee pénières breed: als ze elkaar hier zouden tegenkomen, zou het nog een heel gedoe worden om elkaar te kruisen. Gelukkig is er niet erg veel scheepvaart meer op deze route, hoewel men-zeker in geval van een krap tijdschema - er goed aan doet bij het schatten van de vaartijd rekening te houden met de mogelijkheid dat men achter een spits komt te varen en daardoor noodgedwongen de snelheid tot hoogstens een kwart van de haalbare ziet teruglopen. Voorbijlopen is in zulke situaties zelden mogelijk: de sluizen veroorzaken steeds een achterstand, die zo groot is dat een plezierboot een kanaalpand van zeker 4 kilometer nodig heeft om, na zelf geschut te zijn, een spits in te halen, voorbij te lopen en vervolgens zover op hem uit te lopen dat de spits de eerstvolgende sluis weer gereed vindt als hij daar aankomt. Als de schipper van een spits vermoedt dat dat niet helemaal zal lukken, laat hij zich stomweg niet voorbijlopen, en het moet ten stelligste worden afgeraden in het smalle kanaal

voorbij te lopen, als de mogelijkheid daartoe niet nadrukkelijk wordt aangegeven door de schipper van de spits: de zuiging van een péniche, zowel leeg als beladen, is zo groot dat oplopen alleen lukt als de spits zijn schroef vrijwel uitzet.

Net buiten Chagny ligt het prachtige dorpje Remigny, waarvan de dicht op elkaar gebouwde huizen en het typische kerkje met zijn veel te massieve toren tussen bomen met enorme kruinen zichtbaar zijn, iets lager dan het kanaal gelegen, waardoor men het idee heeft dat men eroverheen vaart. Dan wordt het kanaal weer iets breder, en slingert zich ononderbroken voort tot het tien kilometer lange kanaalpand eindigt bij de volgende reeks sluizen bij St. Gilles, die, zoals eerder, weer door een en dezelfde sluiswachter worden bediend. Zoals bijna altijd staat de eerste sluis voor ons open: onze vermoedelijke vaartijd is door de laatste sluiswachter vóór Chagny doorgebeld, en zijn collega hier heeft de boel alvast kunnen voorbereiden. Deze gediensigheid is overigens in heel Frankrijk gebruikelijk.

In een vrij hoog tempo worden we door de sluizen 23 tot en met 20 geschut. Sluis 20 uitvarend zien we aan bakboord het schitterende kerkhof van St. Léger-sur-Dheune: het ligt als een uitstalkast tegen een heuvel op, zodat men vanaf het kanaal het idee heeft dat het een beetje schuin gehouden wordt om het beter te kunnen overzien. Het kerkhof is kleurrijk, en heeft absoluut niets sombers over zich. De muur eromheen, de zuil in het midden, het straalt alles eerder een zekere vrolijkheid uit dan de ernst die normaliter over kerkhoven hangt.

Een halve kilometer verder ligt St. Léger, een goede foerageergelegenheid: supermarkt, twee slaggers, twee bakkers, een winkel met vissersbenodigdheden en een winkel met kranten, kaarten en postzegels, en zelfs een restaurant (dat overigens de uitzondering op de Bourgondische regel vormde wat de kwaliteit betreft, naar ons bleek: bar slecht!). In St. Léger bevindt zich tevens de laagste brug van het Canal du Centre: 3,50 meter hoog, maar alleen in het midden van de boog: voor brede vaartuigen, zoals spitsen die bijna de hele boogbreedte nodig hebben, een lastig obstakel!

Vanaf deze brug volgt helaas een departementale weg trouw het kanaal over een afstand van enkele tientallen kilometers, slechts gescheiden door een vangrail. Hoewel er doorgaans niet veel verkeer op de weg rijdt, is het met grote snelheid voorbijrijden van auto's toch een verstoring van de zo idyllische rust van het kanaal. Na de eerste sluis voorbij St. Léger, die nog door onze 'oude' sluiswachter wordt bediend, volgen er nog twee groepen sluizen (18 tot en met 12 en 11 tot en met 1). De eerste groep, tot en met sluis 12, passeren we moeiteloos en in korte tijd.

De tweede groep voert ons langs sluis 6, *l'écluse de Motte*, waar vlak bij de sluis het *Musée du Canal* gevestigd is, het kanaalmuseum. Geïnteresseerden kunnen, door bij sluis 1 de sleutel op te halen, een bezoek aan dit museum brengen, maar

ten tijde van onze passage blijkt het gesloten, sleutel of niet. Even verderop komen we bij de sluizentrap 4 tot en met 1: nu vier sluizen, ooit zeven, waarop het bord *LES SEPT ECLUSES* op de kade nog duidt. Vanuit sluis 4 kijkt men over de andere drie sluizen naar boven, waar hoog boven het hoogste kanaalpand op een rank modern viaduct om het kwartier een 'hogesnelheidstrein', de TGV, met zo'n 340 kilometer per uur voorbijraast. fraai het contrast aangevend tussen de ultrasnelle moderne manier van vervoer en de trage, gestage manier waarop vanaf 1794 de schepen zich een weg naar boven baanden.

Als we de laatste sluis uitvaren, zitten we in het hoogste kanaalpand van het Canal du Centre, bijna 200 meter boven de Saône en zo'n 125 meter boven de Loire. Onmiddellijk versmalt het kanaal om een kilometers lange sleuf door de top van de heuvel in te duiken: aan weerskanten niets anders te zien dan hoog opgemetselde schuine stenen kaden, met hoog boven het wateroppervlak wat bomen en struiken. Dit pand wordt, zoals alle *biefs de partage* ofte wel scheidingspanden, gevoed met water uit de omgeving. Wat in Nederland meestal niet nodig is omdat de kanalen van het ene of andere uiteinde af gevoed kunnen worden door de rivieren die ze verbinden, aangezien ze geen hoogten hoeven overbruggen, is in Frankrijk bij ieder kanaal een probleem: waar haalt het scheidingspand, het hoogste pand dus, zijn water vandaan? Immers, het hoogste pand wordt begrensd door twee sluizen die beide naar beneden schutten en met iedere schutting gaat een behoorlijke hoeveelheid water verloren.

Vrijwel alle kanalen worden dan ook gevoed uit hoger gelegen meertjes of rivieren, soms op een behoorlijke afstand van het kanaal gelegen. Zo wordt het Canal du Midi tussen Toulouse en de Middellandse Zee gevoed met water uit beekjes in de *Montagne Noire*, zo'n 60 kilometer verder naar het noorden, waarvoor speciale voedingskanalen zijn gebouwd. Bij deze voeding uit rivieren zal het duidelijk zijn dat als die riviertjes en meertjes opdrogen, het kanaal in de problemen komt; in het Canal du Midi komt het dan ook regelmatig voor dat men wacht met het schutten van schepen tot er weer genoeg water is.

In het Canal du Centre kent men dit probleem niet: het kanaal wordt gevoed met water uit een vijftal bronnen, die het hele jaar door water geven, zowel in de zomer als in de winter, zowel in natte als in droge tijden. Bij vrijwel alle sluizen kan men dan ook constateren, dat het water over de gesloten deuren heen stroomt, en op die manier een automatische regulering van het waterniveau ontstaat: hoger dan enkele centimeters boven de dalwaartse sluisdeuren staat het water nooit. In de langere kanaalpanden worden soms voor de zekerheid in de oevers nog overlopen gebouwd, die een overmaat aan water kunnen afvoeren naar dichtbij stromende riviertjes en beekjes.

Het hoogste pand - tussen de sluizen Méditerranée 1 en Océan 1, die inderdaad water afvoeren naar de Middellandse Zee (via het kanaal, de Saône en de Rhône)

en de Atlantische Oceaan (via het kanaal en de Loire) - is meer dan vier kilometer lang: het zou een van de passeermogelijkheden zijn als het niet zo smal was.

Vanaf de sluis Océan 1 gaat het bergafwaarts, en dat vereist weer een wat andere aanpak in de sluisen dan we nu net vijfendertig keer geoefend hebben: niet meer tegen de sluiswand opklimmen om vast te maken en wachten tot de boot - met veel kolkende maalstromen - tot het niveau van de kaden omhooggeklommen is, maar andersom: relaxed op de kade stappen, touwtje vastmaken en rustig wachten tot de boot de kolk in gezakt is, losgooien vanaf de boot, dus er hoeft niet eens geklommen en gesprongen te worden.

Een van de bijzonderheden van de sluisen valt ons hier pas op: de zogenaamde *tambour*, een fenomeen dat we in andere Franse kanalen nooit hebben gezien. In plaats van kleppen in de deuren bevinden zich achter de open sluisdeuren stalen roosters, waarachter een meters dikke verticale pijp de bodem van sluis of kanaal met kanaal of sluis verbindt, en die pijp wordt afgesloten door een even grote metalen trommel, die er aan een staalkabel over naar boven of beneden geschoven wordt. Omdat de bovenkant van de pijp van spleetvormige openingen is voorzien, dondert het water als de trommel omhooggetrokken is door de spleten de pijp in en komt zo vanonder het lager gelegen water van de sluis (bij de stroomopwaartse deuren) of het kanaalpand (bij de stroomafwaartse deuren) naar boven borrelen. Het veroorzaakt voor bergop schuttende schepen in ieder geval beduidend minder stroming en ellende dan de gebruikelijke kleppen (vannes) in de deuren, en het gaat naar onze stellige indruk ook veel sneller. Sommige sluisen blijken overigens zowel een trommel als kleppen in de deuren te hebben.

De laatste negen sluisen die ons nog scheiden van Montceau-les-Mines dalen we in een kalm tempo af, ons verbazend in Blanzay over de daken met de geometrische tekeningen in de dakpannen: prachtige patronen als van Perzische tapijten zijn in de dakbedekking aangebracht, en hele rijen huisjes hebben stuk voor stuk hun eigen bijzondere patroon.

Na sluis 9 (Montceau) varen we de stad Montceau-les-Mines binnen, de mijnstad van de streek en tevens regiocentrum, waar een vrij riant binnenhaven midden in het centrum mogelijkheden tot aanleg gen biedt.

1.6 Van Montceau-les-Mines naar de Loire

Normaal gesproken is het gemakkelijk te doen om met een pleziervaartuig het gehele Canal du Centre in nog geen drie dagen af te leggen. Maar zoals eerder opgemerkt: men moet er wel rekening houden met de mogelijkheid te blijven steken achter een langzaam varende spits, zodat men keer op keer voor een dichte sluis (die dan eerst weer moet vullen, deuren open, deuren weer dicht, en dan nog eens de hele schutoperatie, om vervolgens in het volgende kanaalpand weer net niet de spits voorbij te komen, zodat de vertraging zich bij de

volgende sluis herhaalt. Op die manier kan de snelheid tot een kwart van de normale snelheid teruglopen, zodat men plotseling per dag niet meer 30 kilometer vaart en twintig sluizen 'neemt', maar slechts 10 kilometer en vijf sluizen!

Op het kanaalgedeelte tussen Montceau-les-Mines en Digoïn bestaan in zulke situaties overigens nog wel kansen om trage schepen voorbij te lopen: het kanaaldeel heeft veel lange panden met voldoende breedte om een schip eerst in te halen, vervolgens voorbij te lopen en dan ook nog zover uit te lopen dat de sluis weer klaar kan staan voor de beroepsvaarder als die er arriveert. Met name de panden tussen de sluizen 17 en 18 en de sluizen 22 en 23 zijn hiervoor geschikt.

Wegvarend van de ligplaats in het centrum van Montceau varen we eerst op twee vlak boven de waterlijn liggende ophaalbruggen af, die op dezelfde tijden worden bediend als de sluizen. Let op dat er per se gewacht moet worden tot de vaarlichten groen zijn: van invaren tijdens een rood-groen opvaarlicht blijken de brugwachters heel nerveus te worden: zou men zó bang zijn dat de draaiende brug met een klap naar beneden valt?

De beide bruggen worden door een en dezelfde wachter bediend: de tweede brug via een gesloten cameracircuit. De brugdekken draaien tergend langzaam omhoog: een blik op onze klok leert dat de tweede brug er een volle vijf minuten over doet voordat hij geheel verticaal staat en het licht op groen springt.

De eerste twee sluizen na Montceau beloven niet veel goeds: ze liggen maar 400 meter van elkaar verwijderd. Maar troost u, het zijn de twee dichtst bij elkaar liggende van dit kanaaldeel en onmiddellijk na de tweede sluis volgt er gelijk al een pand van meer dan 4 kilometer, dus dat is uitrusten vergeleken met het kanaaldeel vóór Montceau.

Na Montceau blijkt er wel een ander relevant verschil met het vorige traject: vrijwel alle sluizen zijn hier nog handbediende sluizen! Dat betekent: bij iedere sluis iemand aan wal om de deur aan de jaagpadkant dicht te draaien, zodat de sluiswachter niet helemaal over de andere deur hoeft om te lopen; vervolgens de kleppen in de zojuist gesloten deuren dicht, of de tambour achter de deur. Dan naar de andere kant van de sluis, waar de kleppen of de tambour of vaak ook beide weer open moeten; dan vijf minuten verplicht kletsen met de sluiswachter (hier werkt op iedere sluis een eigen wachter), waarna de deuren open moeten, de kleppen en tambour weer dicht, en de klauterpartij naar de boot, via het laddertje naast de sluisdeur of via het trapje aan de lage kant van de sluismuur. Een uitstekende conditietraining, vooral het tegen de overstromende sluisdeur aan de hoge kant in opentrekken van de lage sluisdeur!

De instrumenten op, aan, in en bij de sluisdeuren blijken van een grote variëteit, zowel in uitvoering als in kwaliteit: van prima geoliede sluisdeuren met kleppen en tambour waaraan alles 'in perfect working order' is tot wrakke, kreunend in de scharnieren hangende deuren met drie van de vier kleppen kapot en een tambour

waarvan aan een kant niet eens meer een hijsketting zit. Alle uitersten komen voor in de zestien sluizen tussen Montceau en Digoin. De meeste deuren worden hier opengedraaid met een ander mechanisme dan in het grootste deel van de Franse waterwegen gebruikelijk is: een staaf met een ketting over de beide uiteinden wordt door de ketting de ene of de andere richting opgeduwd, waardoor de sluisdeur open of dicht gaat. Hetzelfde systeem is nog te zien op de Amstelsluizen in Amsterdam, waar het echter in hout is uitgevoerd, terwijl de trommels in het Canal du Centre van ijzer zijn. Veel van de trommels hebben zoveel speling, dat je moet uitkijken dat de ketting er niet afloopt als er kracht op uitgeoefend wordt.

Een trucje dat veel sluiswachters toepassen ziet er werkelijk levensgevaarlijk uit: omdat de kettingen en staven vaak de neiging hebben een stukje terug te draaien als de deur gesloten wordt, gaat de deur vaak ook weer een stukje open, soms zover dat er een halve meter brede kier ontstaat. Zonder zich hier veel van aan te trekken, loopt de sluiswachter naar de andere deur, en zet de kleppen open. Er ontstaat plotseling een drukverschil, en met een gigantische dreun slaat de weerbarstige deur alsnog helemaal dicht, vaak minutenlang na-kreunend terwijl hij zich precies in het lood zet door de steeds toenemende waterdruk. Het zal allemaal ongetwijfeld wel kunnen, maar als je met een boot in zo'n sluis ligt ziet het ernaar uit - en klinkt het - alsof beide sluisdeuren aan weerskanten van de kolk er tegelijkertijd uit zullen vliegen, met alle onaangename gevolgen van dien!

Op enkele sluizen komen ook de in de rest van Frankrijk bekende draaimechanismen met zwengels voor, waarbij men, zoals in veel andere kanalen, op moet letten vanwege de vaak uitgesleten assen en terugslagmechanismen.

Na Montceau vaart men langs weinig stadjes en dorpen meer: G nelard heeft nog wat winkels, Palinges al minder, en daarna is er tot aan Paray-le-Monial niets. De vaart langs Paray is heel mooi omdat tussen het kanaal en de binnenstad een enorm park is aangelegd: op de voorgrond groene grasvelden, op de achtergrond de oude stadskern. Voorbij Paray volgt het kanaal het riviertje de *Bourbince*, dat zich aan stuurboord naast het kanaal door een prachtig dal slingert, nu eens tussen grasvelden kabbelend, dan weer door dichte begroeiing kruipend. Het landschap langs het riviertje is een van de mooiste stukken van het kanaal.

Vlak voor Digoin komt een zijkanaal in het Canal du Centre uit, met een bijzonder smal brugje erover, maar wel een ophaalbrugje, en in de verte een al even minuscuul sluisje. Hoewel volgens de waterkaart invaart verboden is (een nogal overbodige aantekening, want meer dan een roeiboot zou er niet door het smalle brugje passen als het al geheven zou zijn, wat vooralsnog door een groot slot wordt verhinderd), ziet het eruit alsof het ooit voor bevaring geschikt is geweest. Navraag leert ons, dat vele tientallen jaren geleden heel kleine trekschuitjes via dit zijkanaaltje in de Bourbince konden komen, en vandaar in de Loire konden afdalen.

Na een groot aantal bruggen varen we door de laatste stad van het kanaal: Digoin.

In deze stad kan men foerageren, tanken en zelfs kleine reparaties laten uitvoeren in een klein droogdok in de haven, waarin buiten het seizoen de plaatselijke rondvaartboot wordt drooggelegd. In Digoin valt de typische uivormige klokkentoren op, een kerktoren in de vorm van een slank uitgevallen tulpenbol met een grote klok midden in de bol.

Als we Digoin uitvaren, varen we het Loire-aquaduct op: een vele honderden meters lang aquaduct hoog boven de brede, maar volledig verzande, rivier de Loire. Het aquaduct is precies even breed als de sluizen in het kanaal, zodat een spits er met slechts centimeters speling door kan, en twee tegenliggers elkaar dan ook niet op het aquaduct kunnen passeren: dit wordt geregeld doordat op de sluis - die het andere uiteinde van het aquaduct vormt - een grote groene cirkel of een grote rode cirkel zichtbaar is, aangevend dat wel of niet opgevaren mag worden. Wij krijgen de cirkel overigens pas in de gaten als we al bijna in de sluis liggen!

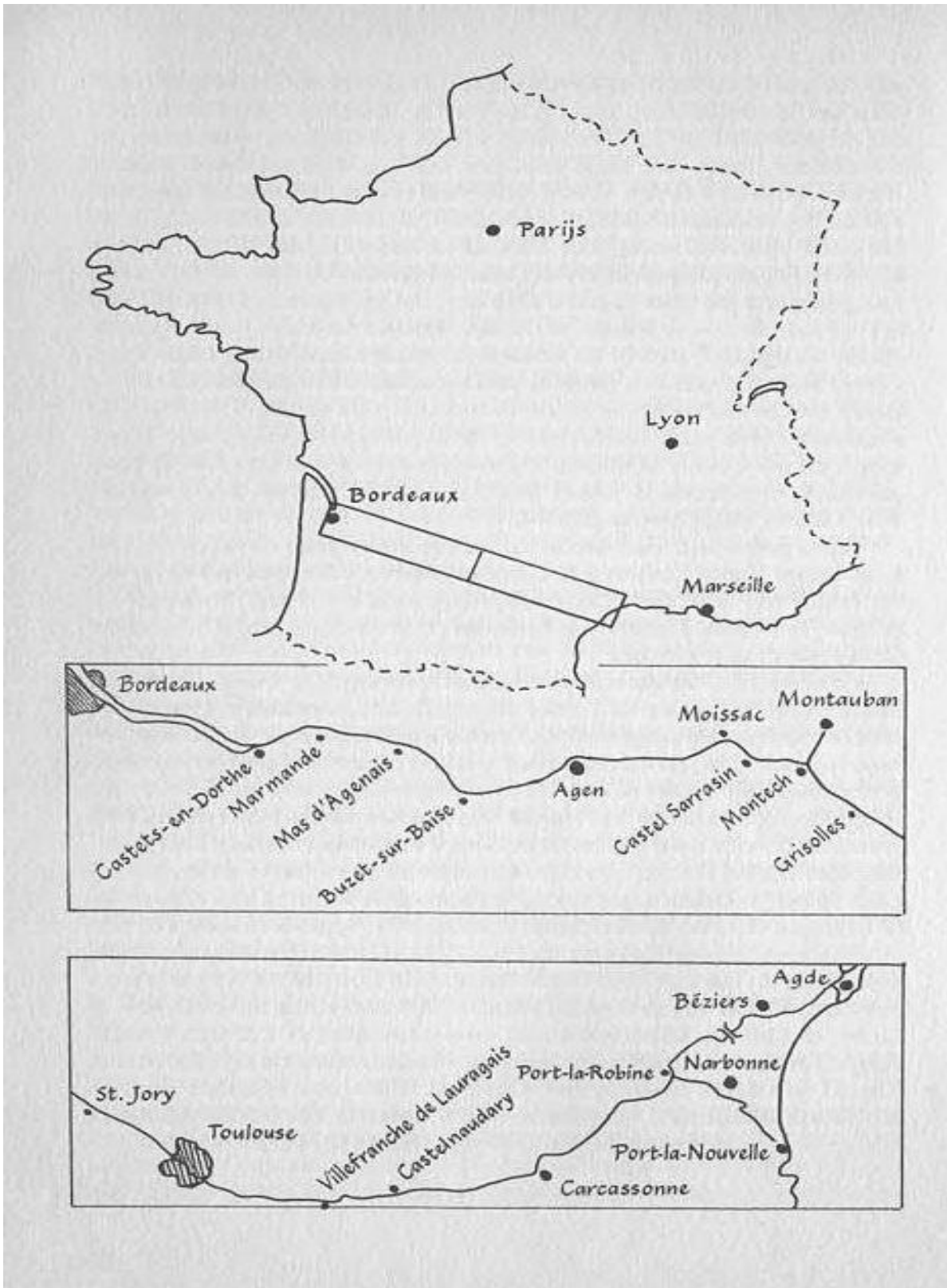
Het uitzicht over de Loire is prachtig: de brede, rond zandbanken meanderende snelle stroom is duidelijk zo grillig en zo ondiep, dat scheepvaart onmogelijk is. De wild begroeide oevers geven een indruk van de wisselende hoeveelheden water die door deze bedding stromen, en de zandbanken die het langst boven water steken zijn als eilanden begroeid met een dichte vegetatie. De bedding is honderden meters breed, en slingert naar de beide horizonten met weidse bochten door het heuvelachtige landschap. Het is herkenbaar de Loire: geen der Franse rivieren is zo ondiep bij die breedte, en dus zo slecht bevaarbaar: meer dan kano's kan er niet varen. Pas vanaf de stad Angers, helemaal in het westen van Frankrijk, is de Loire bevaarbaar, en dan nog voornamelijk dankzij de getijdestroming van het zeewater. De oude vaarverbinding met de stad Orléans maakte slechts enkele kilometers gebruik van de rivier, vlak bij de stad Orléans zelf; voor de rest gebruikte men het Canal d'Orléans, dat bij Montargis aftakte van het Canal du Loing/Canal de Briare (welke twee in Montargis in elkaar overgaan), terwijl de waterverbinding met de stad Tours (nog verder naar het westen) zelfs gebruik maakte van het oude Canal du Berry dat in de rivier de Cher uitmondde, en via de Cher aan de zuidkant van de stad Tours (terwijl de Loire ten noorden langs Tours loopt, en pas enkele tientallen kilometers verder met de Cher samenstroomt). Overigens is zowel het Canal d'Orléans als het Canal du Berry thans (nog) buiten gebruik.

Na het Loire-aquaduct dalen we met de allerlaatste sluis, de Digoin 1, af in het Canal Latéral à la Loire en na een kilometer bereiken we het einde van deze tocht de driesprong waar het Canal de Roanne à Digoin, het Canal Latéral à la Loire en onze uitloper van het Canal du Centre bij elkaar komen.

We zijn nu 173 kilometer en 63 sluizen verwijderd van St. Jean-de-Losne, het beginpunt van deze tocht. Daarbij hebben we ons verplaatst van het stroomgebied van de Saône/Rhône naar het stroomgebied van de Loire, en ons met hard werken (maar veel plezier) over de waterscheiding tussen deze twee stromen heen

geworsteld. Voor een volgende tocht kan op het traject van deze worden aangesloten met routes over het Canal Latéral à la Loire, verderop eventueel afgewisseld met het bij Décize aftakkende Canal du Nivernais (waarbij in de Loire moet worden afgedaald), waarna men weer in het Canal de Bourgogne uitkomt en daarlangs wederom St. Jean-de-Losne kan bereiken (hoewel voor die route wel enkele weken moeten worden uitgetrokken). Als men wel het Canal Latéral à la Loire blijft volgen, komt men uiteindelijk in het Canal de Briare en weer verder in het Canal du Loing, dat bij St. Mammès in de Seine uitmondt, 84 kilometer vanaf Parijs. En de ware vaarfanaat kan daarvandaan zelfs via de Marne, het Canal Latéral à la Marne en het Canal de la Marne à la Saône weer in de Saône uitkomen, een kleine 40 kilometer boven St. Jean-de-Losne: hij is dan vanaf Digoin wel een dikke vijf weken onderweg!

2 Van de Middellandse Zee naar de Atlantische Oceaan



2.0 Geschiedenis en algemene gegevens van het Canal du Midi en het Canal Latéral à la Garonne

Het Canal du Midi is niet het oudste kanaal in Frankrijk, maar wel het kanaal waarvoor de plannen het langst geleden gemaakt werden: al door de Romeinen werd de mogelijkheid onderzocht van een waterweg door het binnenland van Zuid-Frankrijk naar de Atlantische Oceaan, die de omweg rond het Iberisch Schiereiland overbodig zou maken voor schepen die onderweg waren naar Noord-Europese wateren. In die Romeinse plannen werd een kanaal ontworpen dat vrijwel dezelfde route volgt als het huidige kanaal: de vallei van de rivier de Aude van Toulouse naar Narbonne (het huidige kanaal begint verder westelijk in de Middellandse Zee, maar volgt voor het grootste deel het Aude-dal) en de bedding van de Garonne van Toulouse naar Bordeaux.

De plannen van de Romeinen werden evenmin verwezenlijkt als soortgelijke plannen van talloze heersers in de eeuwen die volgden en wel om een heel simpele reden: geen der plannenmakers slaagde erin een oplossing te vinden voor het probleem van de voeding van het kanaal. Omdat een hoogte van een paar honderd meter overbrugd moest worden op de waterscheiding tussen Middellandse Zee en Oceaan, en omdat deze streek doorgaans vrij lange droge periodes kent, bleek het vullen van het hoogste kanaalpand een hoogst onzekere zaak, en het risico dat het kanaal een groot deel van het jaar droog zou staan deed de heersers van destijds afzien van de enorme investering die de aanleg geveerd zou hebben.

Pas halverwege de zeventiende eeuw werd een plan ontworpen, dat voldoende garanties bood voor een continue bevaarbaarheid van het kanaal: de plaatselijke waterbouwkundige Baron de Bonrepos, Pierre Paul Riquet, ontwierp een systeem van kanaaltjes die water uit het gebergte Montagne Noire over tientallen kilometers naar het laagste punt in de waterscheiding konden brengen, en bouwde er een maquette van een model. Dat toonde hij aan de lokale gezaghebber, de aartsbisschop van Toulouse, die er wel wat in zag en die toestemming gaf om als eerste en bij wijze van experiment, die voedingskanaaltjes ook daadwerkelijk aan te leggen om te zien of er ook het hele jaar water beschikbaar zou zijn op het hoogste punt (*Seuil de Naurouze*). Riquet bouwde een stuwdam in de Montagne Noire en voerde met een voedingskanaal het hele jaar door water naar Naurouze. Het experiment slaagde, en in 1667 werd begonnen met de feitelijke aanleg van het kanaal, dat in 1681 gereedkwam (enkele maanden nadat Riquet straatarm gestorven was: zijn erfgenamen zouden tot 1792 de rechten van het kanaal bezitten). Althans, voor zover 't het traject betrof tussen de Middellandse Zee en Toulouse: in die stad eindigde het kanaal voorlopig in de rivier de Garonne, die soms wel, maar vaak ook niet bevaarbaar was. De tweede helft van de verbinding tussen de twee zeeën, het Canal Latéral à la Garonne, kwam pas bijna twee eeuwen later tot stand: in 1836 werd een sectie van het kanaal tussen Castets-en-Dorthe en Agen in gebruik genomen, twintig jaar later volgde het segment tussen

Agen en Toulouse, waar de twee kanalen in de Port de l'Embouchure bij elkaar kwamen en de verbinding tussen de Port en de rivier buiten gebruik gesteld kon worden. (Er waren twee verbindingen met de Garonne: onder en boven de stuw in de rivier. De Garonne-sluis verbond de Port de l'Embouchure met de Garonne onder de stuw: de sluis is nu helemaal verdwenen. Het oude Canal de Brienne verbond de Port de l'Embouchure met de Garonne boven de stuw; het kanaal ligt er nog wel, maar is niet meer bevaarbaar: wellicht dat de overheid, in het kader van de landelijke restauratie van het stelsel van vaarwegen, ooit nog besluit omwille van de pleziervaart de eeuwenoude verbinding met de rivier in ere te herstellen.) Pas vanaf het midden van de vorige eeuw bestaat de gehele route dus in haar huidige vorm.

Toen in 1903 de wetgever standaardafmetingen voor de waterwegen voorschreef (zie hoofdstuk 1), werden ook in het Canal du Midi en in het Canal Latéral à la Garonne vele aanpassingen aan sluizen en andere waterbouwkundige werken aangebracht, in het Canal Latéral zelfs zodanig, dat het gehele kanaal voor Freycinet-schepen bevaarbaar is. Maar het Canal du Midi levert ten aanzien van deze aanpassingen een extra probleem: in sommige delen van het kanaal zijn de hoogteverschillen zo groot, dat bij de bouw (toen een sluis nog maximaal zo'n kleine vier meter verval kon hebben) sluzentrappen werden ingebouwd: combinaties van een aantal sluizen, waarbij men steeds van de ene sluis kolk rechtstreeks de volgende kolk invaart. Bij de verlenging van de oorspronkelijke sluismaat (30 meter) naar 38,5 meter kon men bij enkele en dubbele sluizen eenvoudigweg aan één zijde (bij de dubbele: aan de twee verste zijden) de sluisdeur tien meter verder plaatsen en de sluiswanden verlengen: sluizen met méér dan twee kolken moesten echter geheel vervangen worden, hetgeen tot op de dag van vandaag op (voornamelijk financiële) bezwaren is gestuit. Zo komt het, dat het kanaalsegment tussen het Canal de la Robine (de aftakking naar Narbonne) en Toulouse nog altijd niet aan de wettelijke afmetingen voldoet en bevaarbaar is voor schepen met een lengte van maximaal 30 meter. Het stuk tussen de Middellandse Zee en Narbonne (inclusief het Canal de la Robine zelf) is al wel aangepast en daar kan men, bijvoorbeeld bij Fonserannes en in de stad Agde, ook zien tot welke grote investeringen deze aanpassingen hebben geleid: de Pente d'Eau' bij Fonserannes was nodig om de zeven (oorspronkelijk zelfs negen) sluizen van Fonserannes te kunnen onderdrukken, en de Écluse Ronde in Agde moest over een kwart van de cirkelomtrek tien meter uitgegraven worden om schepen van 38,5 meter de beroemde draai naar de Hérault te kunnen laten maken.

En dan nog te bedenken, dat deze aanpassingen niet de eerste waren in de geschiedenis van het kanaal: de bouw van het aquaduct over de Orb bij Béziers maakte een afdaling in en een oversteek van de rivier overbodig; het Canal de Brienne verbeterde de verbinding met de Garonne in Toulouse; het aquaduct over de Tarn bij Moissac overbrugde de afdaling in en kruising van de Tarn; het

Aquaduct bij Agen deed hetzelfde over de Garonne (die tussen Moissac en Agen nog een tijdlang deel van het kanaal uitmaakte).

De totale aanpassing van het Canal du Midi zal dan ook nog wel geruime tijd op zich laten wachten, als zij al ooit wordt uitgevoerd. Gezien de alweer achterhaalde afmetingen uit de Freycinet-wetgeving valt dit te betwijfelen. Het onderhoud aan de bestaande waterwerken (de afdaling in de rivier Baïse, het zijkanaal van Montech, de afdaling in de Tarn) worden omwille van het immer toenemend toerisme inmiddels voortvarend ter hand genomen.

2.1 Van het Étang de Thau naar Agde

De *étangs* langs de Middellandse Zeekust tussen de Rhône en de Pyreneeën zijn in feite overblijfselen van oude baaien, waardoor een strand- of duin-wal gevormd is door de zee (of gebouwd door de kustbevolking). Zo ook het Étang de Thau: een smalle strook land, eigenlijk niet meer dan een dijk, scheidt het van de Middellandse Zee. Het is een binnensee van zeer behoorlijke afmetingen, zestien kilometer lang en bijna vier kilometer breed. Het bevaren van het Étang (schepen die vanuit het Canal du Rhône à Sète komen moeten het helemaal in de lengte oversteken) stelt bijzondere eisen aan het schip: vooral als de *Tramontane* (de felle noordenwind vergelijkbaar met de *Mistral* in het Rhône-dal) waait, kunnen grote golven een lastige hindernis zijn voor kleinere scheepjes.

Komend uit het Canal du Rhône à Sète (dat een aantal keren langs vergelijkbare *étangs* voert) koerst men eerst op de vuurtoren van Roquerols af, die midden in het Étang de Thau staat. Bakboord langs de vuurtoren varende, kan met een schip dat niet dieper steekt dan 1 meter. rechtstreeks op de vuurtoren van les Onglous worden afgestevend, die op de bakboord-pier van het Canal du Midi staat. Men blijft dan op ruime afstand van de oesterbanken van Mèze en Marseillan, havens die, als men ze wil binnenlopen, niet te schuin aangevaren moeten worden: pas als men op hoogte van de havens vaart, 90° stuurboord uit draaien en recht op de haveningangen afvaren.

Aan bakboord langs de vuurtoren van les Onglous kan men, met schepen die niet breder dan 3,10 meter en niet hoger dan 2,50 meter zijn, het *Canal de Pisse-Saumes* invaren, dat onder drie bruggen door voert en dan een fraaie open verbinding met de Middellandse Zee heeft: onmiddellijk buiten de pieren stuurboord uit draaien, en een kilometer of twee verderop ankert men voor het prachtige naturistenstrand van Port Ambonne (Cap d'Agde).

Gaat men stuurboord langs de vuurtoren, dan vaart men het Canal du Midi binnen, waarvan de eerste 5 kilometer op hetzelfde niveau als het *étang* liggen, en dus geen sluizen bevatten. Tot aan de eerste sluis (die van Bagnas) ressorteert het kanaal dan ook officieel onder de Franse maritieme wateren, net als het *étang*. Dit deel van het kanaal is rommelig, verzand, en in slechte staat: de dijken zijn

afgekald en overwoekerd, de zij-inhammen en het Étang de Bagnas zijn verregaand dichtgeslibd, en men kan aan deze kilometers dan ook nauwelijks de idyllische waterweg herkennen, die het kanaal verderop toch heus is. Omdat de omgeving van het kanaal een moerasachtig, vlak landschap is op dit deel van het traject, steekt er nergens, met uitzondering van de bovenleiding van de spoorlijn Montpellier-Narbonne, ook maar een teken van leven boven de dijken aan weerszijden uit, zodat de tocht over het Canal du Midi begint in het saaist denkbare vaarwater.

Zodra de eerste sluis genomen is, verandert dit echter op slag: hoewel de Écluse de Bagnas maar anderhalve meter verval heeft, is het genoeg om boven de oevers uit te komen, en een droger en fraaier landschap te tonen. De (ovale) sluiskolk is daarmee in feite de echte toegang tot het Canal du Midi en de drie kilometer vanaf deze sluis tot aan de samenloop met de rivier de Hérault voeren dan ook door prachtige begroeiing, weelderige plantengroei, die nog het meest aan een wilde soort botanische tuin doen denken. De stilte op het kanaal (dat hier zoals op de meeste plaatsen vrij ver verwijderd ligt van autowegen en andere lawaaibronnen) is wat je zou kunnen noemen 'oorverdovend': alleen de geluiden van vogels en een enkel klein waterdier en een enkele in de verte passerende trein zijn te horen. De idylle is begonnen...

Drie kilometer verderop arriveren we bij de Écluse de l'Hérault; deze sluis wordt alleen gebruikt indien de rivier buitengewoon hoog staat, normaliter staan beide sluisdeuren wagenwijd open. We varen de prachtige rivier de Hérault op: een statige bochtige stroom, met schuin uit de oever groeiende struiken en boompjes, als kluwens lianen door elkaar hangende takken, en werkelijk een miljoen verschillende kleuren groen. De pracht doet ons besluiten de rivier stroomopwaarts een stukje te volgen (stroomafwaarts takt namelijk al na een kilometer het kanaal weer af en is de Hérault door een stuw niet meer bevaarbaar, zie onder Écluse Ronde d'Agde). De rivier is tot Bessan bevaarbaar en munt uit door een pracht van planten en bomen, half onder water groeiend. Let wel op: als de kleur van het rivierwater snel verandert, is er een toevloed van water op komst (vaak samenhangend met stormen en regenbuien); in dat geval is het aan te bevelen de beschutting van het kanaal weer op te zoeken!

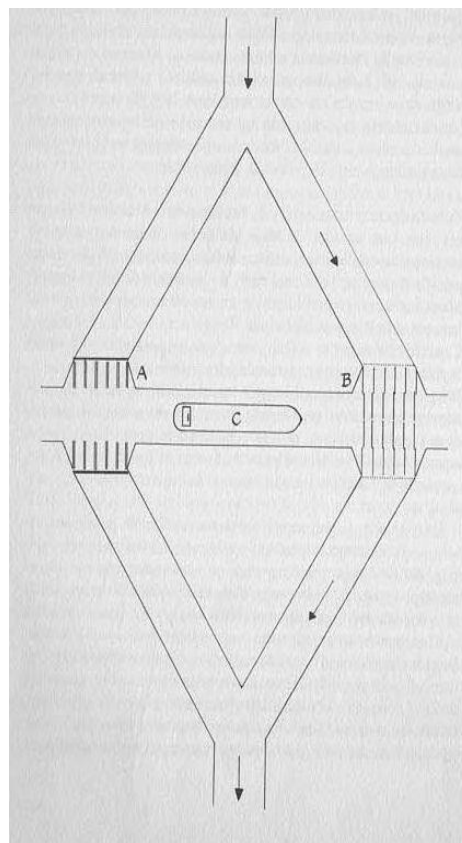
Terug bij het kanaal, 1100 meter stroomafwaarts van de plaats waar we de rivier opgevaren zijn, slaan we stuurboord af het volgende pand in, om de stuw van Agde te vermijden: vaak wijzen de resten van scheepjes op het gevaar dat deze stuw voor de scheepvaart oplevert bij hoogwater in de Hérault!

Een kort kanaalpandje voert ons naar het eerste waterbouwkundige wondertje van het Canal du Midi: de Écluse Ronde d'Agde. De opmerkelijke schipper zal hier een bevreemdend fenomeen waarnemen: de sluisdeuren van de Écluse Ronde draaien naar de stroomopwaarts varende schepen toe, in plaats van van hen weg! En dit,

terwijl volgens de waterkaart (waar dit overigens niet op vermeld staat) het kanaal stijgt tot aan de sluisen bij de Col de Naurouze! Hoe kan het zijn, dat ofwel de deuren van de sluis naar laag water gekeerd staan (wat niet kan), of dat één kanaalpand lager ligt dan z'n beide buurpanden (wat ook niet kan!). Zelfs de cartografen hebben bij het tekenen van de sluisen in de route domweg aangenomen, dat de sluisdeuren als bij alle overige sluisen naar het westen toe wegdraaien (zie zowel de *Guide Vagnon* als de *Carte-Guide des Voies Navigables ECM*).

De oplossing is bij nader onderzoek vrij eenvoudig: de Ronde Sluis is de driesprong tussen het aan weerszijden ervan gelegen Canal du Midi en het zijkanaal naar de Hérault beneden de stuw. Hoewel het kanaal van oost naar west stijgt, daalt de Hérault hier een stukje van oost naar west. De 'derde deur' naar de rivier is dan ook inwaarts naar de sluis gehoekt, zodat het veel hogere water in de kolk de deur dichtdrukt. De Hérault boven de stuw staat uiteraard hoger dan de Hérault beneden de stuw (dus ook het kanaaldeel dat van de sluis naar de Hérault voert), maar ook, hoewel maar een paar decimeter, hoger dan het kanaalpand tussen de Ronde Sluis en de sluis van Portiragnes.

De slimme waterbouwkundige vraagt zich nu onmiddellijk af waarom dit kanaalpand niet een paar decimeter hoger wordt gehouden, zodat de sluis bij Agde voor het kanaalverkeer opengezet kan worden; de onmogelijkheid daarvan wordt veroorzaakt doordat dit kanaalpand de rivier de Libron kruist met een hoogst merkwaardige installatie: de *écluse-barrage* van de Libron: een constructie die het midden houdt tussen een opklapbare stuwdam en een sluis met schuifdeuren (zie ook de tekening). Doordat deze constructie bij normaal waterpeil van de Libron geopend is, moet het waterpeil van het kanaalpand en dat van de Libron hetzelfde zijn, en dat maakt nodig dat door de sluis in Agde de waterhoogte van dit pand aangepast wordt aan de Libron. Nader onderzoek levert op dat het Libron-peil zowel hoger als lager dan dat van de Hérault boven de stuw kan zijn; daartoe is het kanaalpand van de kruising in de Ronde Sluis dan ook uitgerust met twee stel sluisdeuren: een stel dat naar het westen draait, en een stel dat naar het oosten draait: zo kan bij vrijwel ieder peil van de Libron de barrage-*écluse* open blijven, en hoeft deze slechts bij een enorme waterdoorvoer door de Libron gesloten te worden. Een eventueel te hoog water in de Ronde Sluis



kan, om problemen aan de kant van het hoge kanaalpand te voorkomen, naar de Hérault beneden de stuw worden afgevoerd. Zo is deze sluis door zijn bijzondere constructie een waarborg voor een zo vrij mogelijke doorvaart: zowel hoog als laag Hérault-water en zowel hoog als laag Libron-water wordt door één sluis opgevangen.

We draaien, eenmaal de sluiskolk in, het hele schip een kwartslag om aan te geven, dat we voorlopig niet rechtdoor het Canal du Midi in willen, maar eerst naar de Hérault beneden de stuw, en daarmee naar het oude centrum van de stad Agde. Door een kort en erg smal kanaal komen we na enkele honderden meters, via een *porte de garde* ofte wel keersluis, in de Hérault. De rivier schuin overstekend leggen we aan langs de visserskade van deze oude door de Grieken gestichte stad, die zeer de moeite van een fikse wandeling waard is: het oude kasteel, de pittoreske smalle straatjes, de prachtige markt op de vroegere stadswallen, en de levendige aan de visserij verbonden bedrijfjes langs de kade zorgen voor voldoende vertier voor een verblijf van enkele dagen.

2.2 Van Agde naar het Canal de Jonction (Canal de la Robine)

Vertrekkend uit Agde - en de laatste mogelijkheid om met ons schip de Middellandse Zee op te varen achter ons latend - koersen we eerst terug naar de Écluse Ronde, en naar boven schuttend maken we in de sluiskolk weer een kwartslag naar bakboord om zo het kanaal stroomopwaarts verder te volgen. In het eerste (13 kilometer lange) kanaalpand passeren we na zes kilometer de barrage-écluse van de Libron: zelfs bij nauwkeurige bezichtiging is het uiterst ingewikkeld om te zien hoe de constructie werkt. In de afbeelding op blz. 26 is schematisch het kanaal getekend met de in twee takken gesplitste Libron die het kanaal gelijkvloers kruist; in het schema is het sluisdeurenstelsel A geopend (d.w.z. de aan wielen hangende sluisdeuren die het kanaal overdwars kunnen afsluiten zijn opzij geschoven, terwijl de verticaal te openen afsluiters van de betreffende tak van de Libron neergelaten (= dicht) zijn. Het sluisdeurenstelsel B is daarentegen gesloten, de deuren sluiten het kanaal op maar liefst zes plaatsen af. De kleppen die de Libron-tak kunnen afsluiten zijn hier geheven (=open), zodat de snelstromende rivier ongehinderd het kanaal kan passeren. Als een schip (C) tussen de twee deurenstelsels aangekomen is, wordt eerst stelsel A voor het kanaal gesloten en voor de rivier geopend, waarna stelsel B voor de rivier gesloten en voor het kanaal geopend kan worden en het schip zijn reis kan vervolgen.

De reden voor de grote hoeveelheid deuren is gelegen in de aldus ontstane regelbaarheid van de doorstroomopening, waarbij het risico van het achterblijven van zand en slib in de kanaalbedding zo klein mogelijk gehouden is. Bij weinig stroming in de Libron bestaat de mogelijkheid om de kanaal-afsluitdeuren en de rivier-afsluitkleppen tegelijkertijd geopend te laten, terwijl bij een middelmatige

stroomsterkte nog weleens de inlaatklep van het rivierwater in het ene sluisdeurenstelsel gelijk met de uitlaatklep van het rivierwater in het andere deurenstelsel open wordt gezet, zodat er weliswaar stroming in het kanaal ontstaat, maar meer in de lengterichting dan dwars. Verderop in het kanaalmuseum in de *Port de Lauragais* is een uitvoerige beschrijving van deze barrage te zien.

Tussen Agde en Béziers schuiven 24 trage en aangename kilometers kanaal voorbij, met maar drie sluizen, met de brug onder de A 9, en met aan weerszijden van het kanaal enorme platanen, die vooral in de zomer de hier broodnodige beschutting tegen de brandende zon bieden, maar die de vroege toerist in de lente, of de late in de herfst, soms verhinderen van de warmte der zonnestrallen profijt te hebben: wij maken de tocht in oktober, en krijgen na enkele tientallen kilometers koude schaduw een hartgrondige hekel aan de platanen.

Vlak voor Béziers passeren we de keersluis van *Sauclières*: in vroeger dagen voer de schipper hier naar bakboord het '*Canelet du Pont Rouge*' in, het kanaaltje van de Rode Brug. Het kanaaltje bracht het schip in de rivier de Orb, die ongeveer twee kilometer stroomopwaarts gevolgd moest worden (tegen een soms zeer sterke stroming in, die de scheepvaart van tijd tot tijd geheel onmogelijk maakte), waarna men aan bakboord het kanaal weer binnenvoer door de vroegere *Écluse de Béziers*. Die werd een kilometer verder gevolgd door de (toen nog) negen sluizen van *Fonserannes*.

Nu gaat alles heel anders in z'n werk: in plaats van linksaf het *Canelet du Pont Rouge* in te gaan, varen we rechtdoor de nieuwe sluis van Béziers in, die twee oude (althans een dubbele) vervangt, en schutten in een moderne, rechte (*Freycinet*) kolk vier en een halve meter omhoog naar de nieuwe haven van Béziers, en vervolgens driehonderd meter verderop met de ook nieuwe *Écluse de l'Orb* nog eens meer dan zes meter omhoog. Tien meter boven het peil van de Orb varen we dan de bijna tweehonderd meter lange geul van het Aquaduct van Béziers in, en genieten van het schitterende uitzicht naar weerszijden over de rivier: de oude vestingstad Béziers met haar fort, kathedraal en oude muren hoog boven de rivier verheven. Liefhebbers van fotograferen hebben op deze plek meestal uren nodig alvorens hun reis te kunnen vervolgen.

Aan de andere zijde van het aquaduct voert een 'nieuw' kanaalpand over een afstand van een kilometer - en tussen populieren in plaats van de gebruikelijke platanen! - naar de sluisentrap van *Fonserannes*, nu ineens de *Sept Écluses de Fonserannes* geheten: het pand dat op het aquaduct aansluit, ligt iets hoger dan weleer de derde sluis kolk van de negen-traps-sluis, zodat men de onderste twee kolken en de bijbehorende sluisdeuren buiten gebruik heeft kunnen stellen en de iets verhoogde derde kolk van een schuin erin uitmondende opening heeft voorzien, waarin voor de veiligheid ook nog een (altijd geopende) sluisdeur gemonteerd is. Zo worden de vroegere rivieroversteek alsmede twee dubbele sluizen, een enkele

sluis en de onderste twee 'treden' van Fonserannes nu overbrugd door twee moderne sluisen en een aquaduct. Inmiddels zijn ook de overige zeven stappen van Fonserannes overbodig, door de Pente d'Eau, waarover verderop meer, maar het nemen van de sluisentrap is voorwaar een van de meest spectaculaire ondernemingen van het gehele kanaal, en zolang de trap nog intact blijft, bovendien een historische must voor de liefhebber: veel van dit soort antieke kunstwerken zijn immers inmiddels opgeofferd aan de efficiency en aan de instandhoudingskosten (denk aan de trap bij Rogny, die nu alleen nog maar in het gras naast het Canal de Briare zichtbaar is).

Het schutten door de trap geschiedt uitsluitend op bepaalde uren: twee keer per dag omhoog, en twee keer per dag omlaag. Als wij de onderste (open) kolk binnenvaren, zijn we de laatste boot die nog omhoog geschut kan worden, en we denken daar geluk mee te hebben; dat geluk een relatief begrip is, zullen we snel ontdekken! Als de sluisdeuren van kolk zeven zich openen om ons binnen te laten, zien we tot onze verbazing dat de deuren tussen de kolken zeven en zes, en de deuren tussen de kolken zes en vijf, en de deuren tussen de kolken vijf en vier, wagenwijd openstaan. We maken enigszins nerveus vast aan de bolders, half en half verwachtend dat de deuren voor (en boven) ons alsnog gesloten zullen worden. Maar nee, de struise vrouwelijke sluiswachter die de elektrische systemen bedient, drukt onmiddellijk nadat de deuren achter ons dichtbonzen, op een knop en het ongelofelijke gebeurt: honderd meter vóór ons, en zo'n zestien meter hoger, gaan de kleppen van de dichte sluisdeuren open en met een geweldige kracht spuiten twee meters brede waterstralen tot op zo'n twintig meter voor onze boeg door de vier in lijn liggende kolken heen, water verstuivend tot letterlijk tientallen meters boven de hoofden van de op de sluisuren immer aanwezige toeristen! Een geweldige kracht van kolkend water rukt aan onze lijnen, het scheepje wordt met harde smakken tegen de sluiswand geduwd en er weer vandaan en er weer tegen, tot het water in de onderste kolk bijna over de muren van de sluis stroomt (en in ieder geval al over de dichte deuren achter ons). Zonder de water brakende kleppen te sluiten, gebaart de struise mevrouw ons op autoritaire wijze om de lijnen los te gooien en tegen de stroom in van kolk zeven naar kolk zes te varen. Enigszins trillend voldoen we aan dit verzoek en wonder boven wonder komen we tegen de stroom in tussen de deuren door, die onmiddellijk na onze doorvaart door de stevige dame worden gesloten en het proces gaat onverdroten verder: de twee wijd openstaande kleppen spuiten nog steeds hun enorme watermassa's naar voren (nu tot op enkele meters voor onze boeg) en als kolk zes bijna vol is, komt weer het strenge gebaar van de sluiswachter: dóórvaren! Godzijdank heeft ze inmiddels ook de twee deurkleppen een weinig nauwer gemaakt, zodat de twee waterbundels ineens twintig in plaats van veertig meter ver komen, en ons opstomen ons niet onder de natte douche brengt, maar weer net ervoor. Als we voor de derde keer moeten opstomen, zijn de twee waterbundels inmiddels onder

het niveau van het water in onze vijfde kolk verdwenen, zodat het water weliswaar nog woest kolkende bewegingen maakt, maar in ieder geval op één en hetzelfde niveau zit!

Op het moment dat we in kolk vier de hoogte van de sluismuren bereikt hebben, en de tot dan toe dichte deuren tussen kolk vier en kolk drie openzwaaien, zien we tot onze schrik dat ook de volgende deuren wagenwijd openstaan, op de allerlaatste deuren (tussen kolk 1 en het kanaal) na. De woeste procedure van neerdonderend water en tegen de stroom in varen herhaalt zich en pas anderhalf uur nadat we beneden kolk zeven konden binnenvaren stijgen we, allengs kalmer, de laatste meters tot aan het niveau van het langste kanaalpand van het Canal du Midi, waar we als de deuren eindelijk openzwaaien bekaf, uitgeput en doornat invaren.

Als we van bovenaf terugkijken over de (nu allemaal dichte) sluisdeuren, zien we alleen de vriendelijk witgeschilderde acht paar leuninggen met daartussenin rustig blauw water, en niets doet nog denken aan de woest kolkende krachten die ervoor nodig waren om ons dertig meter hoger dan anderhalf uur geleden te brengen, op een punt dat letterlijk één minuut lopen van het begin van de sluisentrap ligt. De schrijver Lévi Weemoedt heeft in een van zijn schitterende korte verhalen een uiterst snedige beschrijving van deze klim opgenomen (uit de bundel Liefdewerk oud papier het verhaal 'Een Waarschuwing voor de Scheepvaart'). Hij begint deze beschrijving met een algemene beschouwing op het fenomeen sluis, die ik u niet wil onthouden:

Een van de alleraangenaamste ervaringen van het pleziervaren op de binnenwateren is het passeren van sluizen, zo zegt het Kapiteinshandboek dat iedere boothuurder van de Blue Line krijgt uitgereikt. U bent genoodzaakt kalm aan te doen en u te ontspannen. U kunt een praatje maken met de bewoners van de streek, misschien wat verse groente kopen uit de tuin van de sluiswachter. Of gewoon de sfeer inademen van de plaatselijke omgeving. Ach lezer! Als ik alleen deze leugen maar voor u aan de kaak mocht stellen, dan is ons getob in de vijfenzestig sluizen misschien nog van enig nut geweest. Vijfenzestig sluizen op een tochtje van zes dagen! Alleen de geoefende zelfkweller kan hier een genoeglijke reis van brouwen. Gewone mensen toch niet!

Een sluis is een vreselijk iets. Zij kon ook alleen maar zo'n verspreiding krijgen in een land dat zijn wettige koning de kop heeft afgehakt. Want net als guillotine, Spaanse Paard. IJzeren Maagd, is een sluis een martelinstrument, ja, een ware folterkamer van water. Twee grote muilen heeft een sluis: de ene slurpt de tegenstribbelende schipper naar binnen, de andere braakt zijn gekraakte ledematen weer uit. Dat heet 'schutten'. Morgen word ik geschut. Klinkt dat niet als een veroordeling?

Naast de nu lieflijke oude sluizen zien we, boven alles uittorend, de wit-betonnen baan van de Pente d'Eau, vaak in het Vlaams-Nederlands vertaald als 'hellend vlak'. De noodzaak om het Canal du Midi voor Freycinet-schepen bevaarbaar te maken is juist bij de sluzentrap van Fonserannes gestuit op de onmogelijkheid om de bestaande trap te verlengen: dat zou het wegbreken van vijf van de zeven sluizen betekenen. Ook het passeren van de trap met een nieuw kanaal met nieuwe sluizen stuitte ter plaatse op problemen: het landschap maakt zoiets vrijwel onuitvoerbaar. De bouw van het hellend vlak net naast het oude complex is wellicht de enige mogelijkheid geweest, hoewel zeker niet de fraaiste.

Het hellend vlak is in feite niets anders dan een stuk kanaal dat schuin tegen de berg op gebouwd is en waarvan de bodem, als men er beneden invaart, dan ook uit het water oprijst. Als men vlak voor de droogvallende bodem heeft vastgemaakt, daalt er achter het schip een geweldig grote, aan een op een scheepsbrug lijkende constructie bevestigde, sluisdeur met rubber randen rondom in het betonnen kanaal neer. Die sluisdeur, bevestigd aan die scheepsbrug, blijkt gebouwd boven op twee enorme diesellocomotieven aan weerszijden van de betonnen kanaalbak en die diesellocomotieven trekken de eenmaal neergelaten sluisdeur als een waterwisser door de betonnen geul naar boven, niet alleen de plas water voor de deur mee naar boven duwend, maar ook het daarin drijvende schip (met sluisborders en al). Eenmaal boven aangekomen, duwt de waterwisser zo lang door tot het water tegen een - nu kantelbare - sluisdeur staat, die het water van het hogere kanaalpand tegenhoudt. Pas als het water dat 'naar boven gedweild' is, even hoog staat als het hoge kanaalpand, klapt de sluisdeur naar de bodem weg, en vaart men het kanaal binnen.

Overigens blijkt de Pente d'Eau, op het moment dat wij er varen (1988) al sinds 1980 onder constructie, maar nog altijd niet in bedrijf! Er is in 1984 een week geweest waarin het vlak in gebruik is genomen, om onmiddellijk, vanwege een overmaat aan technische problemen, weer voor vier jaar buiten gebruik gesteld te worden. Wat die problemen geweest kunnen zijn dat ze een zo lang oponthoud hebben veroorzaakt, hebben we niet kunnen uitvinden, maar het doet bijna vermoeden dat de hele constructie een keer met schepen en al door de remmen is geschoten en dertig meter bergaf is gedenderd!

De Pente d'Eau vormt trouwens de mogelijkheid tot doorvaart naar Narbonne voor schepen langer dan 30 meter, die nu nog slechts door de sluzentrap worden gestremd: het kanaalpand bevat immers over 53 kilometer (en dat is tot ver voorbij de afsplitsing naar Narbonne) geen sluizen meer, terwijl het kanaal tussen de trap en Agde al op 38,5 meter was aangepast. Voor de grotere scheepvaart is de Pente d'Eau daarom een aanzienlijke verruiming van het voor hen bevaarbare gebied.

Na alle opwinding in Fonserannes -- en na het herstellen van alle schade en

nattigheid die het gedoe in de trap heeft aangericht -- blijft de beloning niet uit: het langste pand van het kanaal (53 kilometer zonder verval) blijkt niet het minst aantrekkelijke te zijn: bocht na bocht ontvouwt zich een fraai, landelijk, kleurrijk en vooral zeer geschakeerd landschap. Deze fraaiste streek van de hele Languedoc lijkt wel als een etalage langs het kanaal gedrapeerd te zijn. Uitzicht is er altijd naar minstens één kant, maar meestal zelfs naar beide kanten. De eeuwenoude platanen, die ook hier het kanaal onafgebroken overschaduwden, krijgen in dit landschap hun eigen plaats: je leert er de verdere loop van het kanaal aan herkennen: als de platanen over de dijk heen aan bakboord zichtbaar worden, zal er spoedig een bocht naar bakboord volgen, verdwijnen ze naar stuurboord, dan moet het roer naar stuurboord. Een keer zien we zelfs een dubbele rij platanen vijftig meter aan bakboord vrijwel parallel aan het kanaal lopen; en ja hoor, na een flauwe bocht naar stuurboord blijkt het kanaal met een ruime bocht naar bakboord te draaien en vrijwel op zijn schreden terug te keren' zodat we nu de platanen van daarnet wéér aan bakboord zien verschijnen.

De waterbouwkundige werken zijn schaars in dit lange pand. Buiten de regulier voorkomende kleinere aquaducten is de tunnel van Malpas het enige opvallende kunstwerk. En dan nog is de benaming tunnel wel wat te veel eer voor de 161 meter lange buis waar we door varen: een wat breed uitgevallen brug lijkt het eerder, waarbij men door de ligging in een recht kanaaldeel al ruim voordat men de buis invaart het einde ervan kan zien. Het enige opvallende is het door de tunnel meelopende jaagpad, dat smal en glibberig aan stuurboord de opening induikt. De tunnel voert onder een nogal onaanzienlijk heuveltje door, waarvan eenieder zich afvraagt of gewoon afgraven niet minder ingewikkeld was geweest. Maar ja, kanaalbouwers hebben zo hun eigenaardigheden...

Drie aardige plaatsjes tussen Béziers en de driesprong van kanalen zijn alle tekenen dat er in dit idyllische land ook mensen wonen: Colombiers (net voor de tunnel), Poilhès en Capestang. In alle drie is niet alleen ruime gelegenheid tot het inslaan van voorraden en het bijtanken van drinkwater, maar ook (vooral in Poilhès) voor het direct van de producenten kopen van heerlijke wijnen! Restaurants zijn ook in alle drie dorpen te vinden. Na Capestang is er tot aan de driesprong met het Canal de Jonction geen enkel dorp of stadje meer dat aan het kanaal ligt, en ook in beide richtingen voorbij de driesprong is de dichtstbijzijnde bebouwing toch nog altijd vele uren varen; het is dus alleszins nodig in een van de drie plaatsjes de voorraden op peil te brengen.

Als we Capestang uitvaren, voert de tocht twintig kilometer lang door een zo bochtig kanaal, dat zelfs de meest grillige rivier er efficiënt en doelgericht bij lijkt! Nauwe bochten, soms van bijna 180°. volgen elkaar op korte afstand op, en als we boven de dijken uit kunnen kijken zien we bijna altijd wel een volgend of een vorig stuk van het kanaal pal naast ons. Het lijkt wel een bergweg met haarspeldbochten, maar dan allemaal op een en hetzelfde niveau. De reden hiervan ligt in het feit dat

Riquet in dit kanaalpand de hellingen van de heuvel moest volgen, en dus overgeleverd was aan de grillige vormen in het landschap: de mankracht, waarmee hij het kanaal heeft aangelegd, stond hem eenvoudigweg niet toe grote afgravingen of grote dempingen te gebruiken, zodat hij niet anders kon dan de berghelling volgen in haar kronkelige lijn. Alleen op deze manier kon hij over zo'n grote afstand op één niveau blijven; hij berekende, dat de talloze bochten minder oponthoud zouden veroorzaken dan een aantal sluizen en bespaarde zichzelf zo bovendien de ingewikkeldheid van meer hoogste kanaalpanden, die immers allemaal een eigen voeding zouden behoeven. Zo slingert het kanaal zich van het stroomgebied van de Orb naar het stroomgebied van de Aude, waarmee het voorbij de driesprong samenkomt (richting Narbonne) of als een lateraalkanaal langs blijft stromen (richting Toulouse).

Na een volle dag varen (zes kilometer per uur is ook in een kanaalpand zonder sluizen een aardig gemiddelde) bereiken we laat in de avond de driesprong van het Canal du Midi met het Canal de la Jonction, waar we in de Port-la-Robine vastmaken voor de nacht, buiten de route van de (in dit lange pand nog wel eens laat doorvarende) scheepvaart.

2.3 Van Port-la-Robine naar Narbonne en terug

Als we om zeven uur 's ochtends uit de Port-la-Robine het Canal du Midi oversteken en het Canal de la Jonction (letterlijk: verbindingskanaal) invaren, is er geen schip te zien; het ochtendzonlicht strijkt over het landschap en geeft het, in tegenstelling tot de gouden kleuren van de avond, een veel wittere tint, die de korenvelden en wijngaarden naast het kanaal er dauwig en vochtig laat uitzien. Het Canal de la Jonction voert de Aude-vallei in, wat aan het vlakke landschap goed te zien is. Vijf sluizen voeren ons naar het dorpje Sallèles-d'Aude, en een zesde (nieuwere en hogere) sluis brengt ons naar de sluis die de invaart in de Aude regelt.

Ook dit is weer een waterbouwkundig werkje dat er wezen mag: bij invaart (de sluizen dalen vanaf Port-la-Robine) is er niets ongewoons aan te zien, of het moeten de zwaar verouderde en grotendeels versleten mechanieken op de sluisdeuren zijn. De zeer lage brug, die net voor de lage sluisdeuren de kolk oversteekt, hindert de scheepvaart niet omdat de kolk ook vóór de brug nog net een spits van Freycinet-formaat kan bevatten. Als in alle sluizen dalen we vrij snel naar het lagere niveau, drie en een halve meter lager dan het kanaalpand waar we uitkomen. Als de deuren opengaan, blijken we ons echter in een tweede, maar niet in gebruik zijnde kolk te bevinden. Het blijkt een droogdok te zijn, dat handig gebruik maakt van het hoogteverschil in de kanaalpanden: een schip dat wil dokken sluit vanuit het hoge kanaalpand komend de derde sluisdeur en zet vervolgens de kleppen van de eerste en de tweede sluisdeur open. De tweede kolk, tussen de tweede en derde deur, vult zich met water en het schip vaart er naar binnen en legt

in een aan stuurboord uitgespaarde inham aan. Vervolgens worden de eerste of de tweede sluisdeuren weer gesloten, de kleppen gaan er dicht en die van de derde deuren gaan open: terwijl de kolk leegloopt, zakt het schip keurig op een reeks dwarse houten balken, zodat het droog komt te liggen. Intussen kan de scheepvaart, door de sluis op de normale manier met de eerste en tweede deuren te gebruiken, ongehinderd het dok passeren. Weer een van die typische slimmigheidjes, waar de Franse waterbouwkundigen goed in blijken te zijn. Bovendien is de dok-kant van de sluis versierd met een tweetal halfronde, monumentale trappen tegen de brug aan. Het fraaie gebouw tegenover het dok (een soort arsenaal lijkt het) geeft de hele entourage een zeer antiek en fraai aanzien.

Een lange bocht tussen zeer hoge dijken (blijkbaar staat de Aude ook wel eens een heel stuk hoger dan nu) voert ons naar de rivier. De waterkaart, maar ook een enorm bord op de sluis, waarschuwt de schipper om vooral niet de neiging te hebben de Aude gelijk over te steken waar het kanaal erin uitkomt: het zou het schip rechtstreeks op een zand- en grindbank zetten, die precies voor de uitmonding van het kanaal midden in de Aude ligt. Stroomopwaarts moet er eerst een goede honderd meter langs stuurboord gevaren worden, tot er ter plaatse een dikke staalkabel boven het water hangt; dáár pas kan de oversteek gewaagd worden, waarna de tocht stroomafwaarts eveneens langs stuurboordwal verder gaat. Als we het punt, waarop we de rivier op gekomen zijn, gepasseerd zijn, zien we aan bakboord een dreigende, bijna in de lengteas van de rivier gebouwde stuw van enorme afmetingen opdoemen; hoewel het vermoedelijk (zeker bij normale of lage waterstand) schijn is, lijkt het alsof de stroming het schip onverbiddelijk richting stuw trekt. Vol gas koersen we dan ook enigszins nerveus op de Écluse de Moussoulens af, die honderd meter verder vlak tegen de stuurboordoever zichtbaar wordt, en die (bijna altijd) openstaat, zodat we er tot onze opluchting op zo hoog mogelijke snelheid naar binnen kunnen stormen, daarmee de trekkende stroom zo weinig mogelijk kansen gevend zich over ons meester te maken. Met deze snelle doortocht door de sluis zitten we - veilig - in het Canal de la Robine, dat de Aude met Narbonne en twintig kilometer verder, Port-la-Nouvelle verbindt.

Het Canal de la Robine is tot Narbonne een kleine tien kilometer lang, en het zijn voornamelijk saaie kilometers. Het kanaal is recht, de oevers op veel plaatsen hoog, en het landschap erachter weinig afwisselend. De enige sluis (de Écluse de Raonel) is fraai, maar wijkt niet erg af van alle andere sluizen, dus zetten we de tocht snel voort naar de Écluse de Gua, aan het begin van de bebouwde kom van Narbonne, waar we snel twee meter naar beneden geschut worden, en vervolgens onder de vele bruggen door het oude centrum van Narbonne in kunnen varen. En daar begint de verbazing en de opwindning weer: de twaalf bruggen van Narbonne voeren de scheepvaart naar het hartje van de stad. De Écluse de Narbonne, midden in het centrum, is geautomatiseerd (als enige in de verre omgeving!) en als we de

luttele twee meter geschut hebben en de kolk uitvaren, worden we gelijk geconfronteerd met een heuse waterval, die zich met enig geweld aan bakboord in het kanaal stort, wat een niet geringe afwijking in onze koers tot gevolg heeft! 't Is maar een weet! Onmiddellijk na de sluis voert het kanaal, tussen zeer oude kademuuren van een middeleeuws aandoende structuur, onder een heel huizenblok door. De huizen, op een vele eeuwen oude boogbrug gebouwd, torenen vier verdiepingen hoog boven het kanaal uit, en uit de binten en spanten die de boog vormen, vliegen tijdens onze passage talloze vogels en vleermuizen verstoord op.

Deze prachtige doortocht brengt ons onmiddellijk in de haven van Narbonne: een iets verbreed kanaaldeel, door een voetgangersbrug overspannen, dat pal naast het centrale plein in Narbonne ligt, letterlijk midden in het oude hart van deze fraaie stad. Aanleggen en de stad verkennen is hier een absolute must! De musea, de kathedraal en het aartsbisschoppelijk paleis zijn zeker een bezoek waard. Tijdens ons verblijf blijkt er op het gehele plein een gigantische kermis aan de gang te zijn, die enkele uren aangenaam verpozen en flaneren tussen de mensenmassa oplevert, een aardig contrast met de stilte van het kanaal - maar ook een goede reden om die stilte weer snel op te zoeken!

Voor de volledigheidsmiakken bestaat de mogelijkheid om via een zeer ondiep, verzand en vrij saai deel van het Canal de la Robine naar het kleine Middellandse Zee-haventje Port-la-Nouvelle te varen, dat op een landpunt ver in zee achter een drietal étangs ligt. In Port-la-Nouvelle zijn bevoorradings- en onderhoudsmogelijkheden en de (allerlaatste) mogelijkheid tot het bevaren van de Middellandse Zee.

Wij keren echter na het verblijf in Narbonne 'op onze schreden' terug naar het kruispunt met het Canal du Midi, waar we naar bakboord zwenken om onze reis door dit kanaal te vervolgen. Voor de nacht wordt er weer vastgemaakt op het vertrekpunt van vanochtend: de Port-la-Robine op de kruising van het Canal du Midi en het Canal de Jonction/Canal de la Robine.

2.4 Van Port-la-Robine naar Carcassonne

Vertrekkend uit de Port-la-Robine slaan we stuurboord af, om onze eigenlijke tocht over het Canal du Midi te vervolgen. We varen de eerste dertien kilometer nog in hetzelfde kanaalpand: het 53 kilometer lange pand waar we met de sluizentrap van Fonserannes oorspronkelijk in terechtgekomen zijn en vanwaar we gisteren naar Narbonne zijn afgedaald en weer terug geklommen. Dezelfde bochtigheid, dezelfde regelmatig opdoemende aquaducten over kleine riviertjes en beekjes, dezelfde smalle boogbrugjes met een breedte die nauwelijks groter is dan die van de sluisen, en dezelfde zoom van platanen, vele al eeuwen oud, die aan weerszijden het kanaal overschaduwden.

Minuscule dorpjes, vaak eigenlijk meer gehuchten, liggen slapend langs het kanaal:

le Somail, Ventenac, Paraza, Roubia, het zijn geen van alle namen die op de nationale Michelin-kaart terug te vinden zijn. Maar ze hebben allemaal wel een bakker of een *alimentation*, ze zijn lieflijk, en ze liggen er prachtig bij in dat bijzondere licht van de zon die de Languedoc zo gul bedeeft met haar stralen! De uitzichten vanaf het kanaal vervelen nooit, al zijn ze vaak identiek: iedere bocht heeft haar eigen spanning, levert iedere keer weer de verrassing van wat er achter ligt, en het reikhalzend uitzien naar die eerst nog verborgen uitzichten houdt nooit op. Dit deel van het kanaal is het meest kenmerkend, het vaakst gefotografeerd en het meest image-bepalend van alle. We leggen de eerste twee vaaruren loom en vervuld van een gelukzalige rust af, en bereiken tegen negen uur de sluis van Argens-Minervois, de eerste sinds Fonserannes.

De nu volgende 25 kilometer lijkt het kanaal het tekort aan sluizen te willen inhalen: sluispanden van 2, 2.5 of 3 kilometer zijn hier normaal, soms zijn ze iets langer, maar soms ook minder dan een kilometer lang. Het kanaal volgt hier trouw de bedding van de Aude, en moet dan ook mee klimmen met de stijging (stroomopwaarts immers) van het allengs smaller en onbeduidender wordende riviertje; de beide wateren zullen elkaar tot Carcassonne gezelschap houden. Dorpjes als Homps, Laredorte en Marseillette liggen slapend en verstild aan het kanaal: Puichéric heeft voor de rivier gekozen, alsof men de bebouwde kommetjes over de beide waterlopen verdeeld heeft. Tussen Argens en Marseillette stuiten we maar liefst tienmaal op een sluis: viermaal met één kolk, vijfmaal met twee kolken, en eenmaal met zelfs drie kolken! In dit gedeelte van het kanaal wordt zonneklaar duidelijk waarom het op Freycinet-maten aanpassen van het kanaal nog een kostbare zaak zal worden!

Na Marseillette volgt weer een relatief lang sluis-loos pand van bijna 10 kilometer tot aan de drietrappssluis van Trèbes. Trèbes is een prachtig dorpje, en een goede foerageerplaats. Net voorbij Trèbes wordt het kanaal gevoed door het voedingskanaal van Orbiel: een zijstroompje van de Aude (die hier vlak bij het kanaal stroomt) voert net buiten Trèbes onder een aquaduct een deel van zijn water naar de rivier, maar vijftig meter verder een ander deel naar het kanaal: een kilometer stroomopwaarts blijkt het voedingskanaaltje te 'vorken om zo de hoeveelheid aan het kanaal toegevoerd water constant te houden. Nog weer even verder volgt dan een tweede aquaduct, waaronder vroeger de Orbiel voerde: dit tweede aquaduct dateert al uit 1686 en is daarmee het oudste aquaduct van het kanaal.

Vier sluizen (waarvan een de gecombineerde enkele en dubbele sluis van Fresquel is) en een kleine 10 kilometer scheiden ons nog van Carcassonne, waar we midden in de stad (en pal voor het station) de laatste sluis nog net voor sluitingstijd halen, zodat we de mogelijkheid hebben in de ruime haven van Carcassonne vast te maken voor de nacht. Hoewel de haven een lawaaiige overnachtingsplaats blijkt, is de oude stad van Carcassonne met haar stadswallen, middeleeuwse versterkingen

en oude kathedraal zeker de moeite van een bezoek waard.

2.5 Van Carcassonne naar de Col de Naurouze

Als we Carcassonne uitvaren, zal het vijfendertig kilometer duren voor we weer een langs het kanaal gebouwd stadje passeren: tussen Carcassonne en Castelnaudary grenst er geen enkele bebouwde kom aan het kanaal. Maar wie zou denken, dat dit gedeelte van het Canal du Midi daarom een paradijs van stilte en rust zou zijn, komt bedrogen uit: op soms niet meer dan enkele tientallen meters van het kanaal loopt hier de spoorlijn parallel aan het water. Gelukkig blijkt de frequentie van het railverkeer hier geenszins zo hoog als wat we in Nederland gewend zijn, maar wel is het in dit traject zaak om de overnachtingsplaatsen met enige zorg te kiezen.

In de 35 kilometer tussen Carcassonne en Castelnaudary treffen we zeventien sluizen aan, dertien enkele, twee dubbele, een driedubbele en een viervoudige! De klim naar het hoogste pand van het kanaal zet hier eigenlijk pas echt goed in; tussen Carcassonne en Toulouse voert het kanaal de reiziger van het stroomgebied van de Aude naar het stroomgebied van de Garonne en daarmee van het stroomgebied van de Middellandse Zee naar het stroomgebied van de Atlantische Oceaan. De Col de Naurouze ligt op meer dan 200 meter boven zeeniveau, en in Carcassonne zijn we nog pas op 120 meter hoogte, dus het resterende traject tot Naurouze moet ons nog 80 meter omhoog brengen.

Na Carcassonne volgt het kanaal enige tijd een van de voedingsriviertjes van de Aude, en de bochtigheid van het traject is navenant. Hoe dichter we bij Castelnaudary komen, hoe rechter het kanaal wordt: vlak voor het stadje aan het meer verwijderd het kanaal zich steeds verder van de beek en wordt dientengevolge ook minder bochtig: Riquet had hier immers de keuze wat betreft de te volgen route, en hij is dan ook zo recht mogelijk langs de hellingen van de heuvels ter plaatse gebleven, om de afstand zo kort mogelijk te houden.

Met de sluizentrap van St. Roch (vier kolken) schutten we omhoog naar het meertje van Castelnaudary: vreemd gelegen, zo hoog en net boven het enorme verval van de *Écluses de St. Roch* (9.42 m) doet het meertje denken aan een stuwmeer, wat het in feite ook min of meer is: waarschijnlijk het enige stuwmeer-in-een-kanaal ter wereld buiten het Panamakanaal!

Castelnaudary is een aardig stadje, en het feit dat het de laatste bebouwing langs het kanaal tot Toulouse is, is niet de enige reden om juist hier te foerageren: ten eerste biedt het stadje zeer uitgebreide voorzieningen voor de scheepvaart (van drinkwater, brandstof en scheepsbenodigdheden tot en met de keuze uit talloze supermarkten, levensmiddelenwinkels en zelfs warenhuizen) en ten tweede is het een typisch streekcentrum voor de verre omgeving, zodat er altijd een aangename en gezellige drukte heerst, zonder lawaaiig te worden. De vele cafés, restaurants en terrassen bieden de mogelijkheid om even te genieten van wat veel Fransen als

liefste bezigheid hebben: zitten achter een rouge en kijken naar wat en wie er zoal voorbij komen.

Castelnaudary heeft overigens ook een station aan een der *grandes lignes* van de Franse Spoorwegen en is derhalve een logische op- en afstapplaats voor per trein reizende passagiers. Sinds de aanleg van de *Autoroute A 61 des deux mers* geldt hetzelfde voor reizigers per auto. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat de Engelse maatschappij Blue Line (een dochteronderneming van de multinational Rank Ltd) haar hoofdvestiging voor de verhuur van vakantiescheepjes hier heeft. Hoewel deze vestiging ongetwijfeld heeft bijgedragen aan de herwaardering van de Franse waterwegen, is niet iedereen (en zeker niet iedere Fransman) blij met de toeristische activiteiten van deze onderneming: het Canal du Midi wordt erdoor overspoeld met de lelijke, niet al te makkelijk hanteerbare, maar aan ieder die het maar kan betalen zonder vaarbewijs ter beschikking gestelde drijvende caravans. De Blue-Line-vloot werd door de Nederlandse schrijver Lévi Weemoedt ooit aangeduid als 'driehonderd te water geraakte SRV-wagens' en inderdaad, dat is de indruk die de in een hel lichtblauw geschilderde scheepjes op de argeloze voorbijvaarder maken. De scheepvaart klaagt over de ondeskundigheid van de Blue-Line-huurders, de ecologen klagen over de schade die ze aanrichten langs het kanaal en de Franse economen klagen over het feit dat de winsten van dit stukje toerisme niet in Franse, maar in Engelse handen terechtkomen. De concurrentie is dan ook inmiddels aangegaan door de oprichting van de Franse tegenhanger: Navigfrance, die deftig reclame maakt met het Franse karakter van haar schepen. Deze schepen zijn overigens op de kleur na identiek aan die van Blue Line.

Voor velen zal het huren van een vaartuig wel een van de weinige mogelijkheden zijn om zelf het Canal du Midi te bevaren: de afstand tot Nederland zal veelal te groot zijn om er met een eigen schip heen te gaan. Voor aspirant-huurders is het overigens zinnig te waarschuwen voor de doorgaans nogal geflatteerde prijzen in de folders van Blue Line: hoewel de huurprijzen zeer redelijk zijn (zeker als men ze met anderen kan delen), is de kans op onaangename verrassingen door ingehouden 'kosten' op de borg vrij groot. Het bedrijf is naar Nederlandse maatstaven nogal consument onvriendelijk, hetgeen door de monopolie-positie die het op de internationale toeristische markt inneemt in de hand gewerkt wordt.

De basis van Blue Line Midi staat overigens ook ter beschikking aan passerende scheepvaart wat betreft de mogelijkheid brandstof te tanken, water in te nemen of reparaties aan het schip te doen verrichten.

Vanuit het fraaie meertje van Castelnaudary varen we het laatste traject tot aan de 'top' in, de twaalf kilometer en vijf sluizen (weer een dubbele en een driedubbele!) die ons nog van de Col de Naurouze scheiden. Ondanks de relatieve nabijheid van zowel de spoorlijn als de A 61 blijkt dit kanaalgedeelte opvallend stil en landelijk te zijn, wellicht omdat het voor een groot deel vrij hoog ligt ten opzichte van de

omgeving en de lawaaibronnen.

Als we de *Écluse de la Méditerranée* gepasseerd zijn, bevinden we ons in het precies 5 kilometer lange hoogste kanaalpand en we maken bij de *Seuil de Naurouze* vast, om het fraaie park dat bij dit voedingspunt is aangelegd, te bekijken en om in dit paradijs van stilte en verlatenheid de nacht door te brengen.

De *Seuil de Naurouze* is een in het kanaal uitmondend, iets hoger gelegen, kanaal, dat bij nader onderzoek blijkt de 'uitstroomopening!' te zijn van een cirkelvormige vijver, die op de *Col de Naurouze* is aangelegd, en die door vier voedingskanaaltjes van nauwelijks een meter breed wordt voorzien van water, dat over afstanden variërend van 35 tot 65 kilometer wordt aangevoerd uit de *Montagne Noire*, waar bergbeekjes zijn afgedamd en omgeleid om dit voedingswater te leveren.

Als laatste activiteit van de dag lopen we naar het op driehonderd meter afstand van het kanaal gebouwde monument voor *Riquet*, de bouwer van het kanaal: een weinig zeggende gedenknaald, de *Obelisque de Riquet*, die in het golvende en met akkers overdekte landschap een enigszins ontheemde indruk maakt. De hoogste plaats van het kanaal hebben we bereikt; vanaf hier gaat het naar beneden, helemaal tot *Bordeaux*...

2.6 Van de Col de Naurouze naar Toulouse

Als we de *Écluse de l'Océan* uitvaren - al weer drie meter lager nu dan in het hoogste kanaalpand - bereiken we al na iets meer dan een kilometer de *Port de Lauragais*, een nieuw gebouwde haven, die eigenlijk is ontstaan omdat op die plaats een *aire*, een stopplaats van de Autoroute, nodig was: die stopplaatsen worden in Frankrijk doorgaans aangekleed met bijzondere attracties, en hier lag het blijkbaar voor de hand om het kanaal en de daarmee samenhangende zaken als zo'n attractie te gebruiken. In het grote centrale gebouw van de haven is dan ook het groots opgezette museum *Pierre Paul Riquet* opgezet, dat een absolute must is voor iedere geïnteresseerde: de geschiedenis van het Canal du Midi, van alle waterbouwkundige werken die er te vinden zijn, en van de binnenscheepvaart in het algemeen, is er in een zeer overzichtelijke tentoonstelling ondergebracht. Tekeningen van de constructie van allerhande technische hoogstandjes, verklaringen van gekozen oplossingen voor allerlei technische problemen, en prachtig fotomateriaal van de bijzondere bezienswaardigheden van zowel het Canal du Midi als het Canal Latéral à la Garonne zijn er overvloedig aanwezig. Boeken over de historie van het kanaal kan men er ook kopen, in de meeste West-Europese talen (hetgeen voor Frankrijk zeer uitzonderlijk is).

Het kanaalpand tot aan Toulouse is ondanks de relatieve nabijheid van de Autoroute A 61 een heel rustig en stil pand: er liggen geen dorpen en stadjes aan de kanaaloever, en het kanaal voert hier door rustieke en soms beboste streken. De enige vermeldenswaardigheid van het 50 kilometer lange traject tot aan

Toulouse is de verandering van sluisafmetingen: bij Montgiscard is de sluis weer verlengd tot 39 meter, hetgeen met alle volgende sluizen in het Canal du Midi en ook met het gehele Canal Latéral a la Garonne, eveneens het geval is, zodat spitsen tot 38,5 meter dit kanaalgedeelte kunnen bevaren. Het zal dan ook niet verbazen dat er in het gehele traject tot aan Bordeaux geen dubbele of drie- of meervoudige sluizen meer voorkomen: de vijftien sluizen tussen de Col de Naurouze en Toulouse behelzen twaalf enkele (waarvan de laatste zes verlengd), en drie dubbele, en helemaal geen meervoudige sluizen meer. Wel geeft het hoge verval van sommige sluizen aan, dat hier in het verleden verscheidene dubbele en meervoudige kolken zijn geweest: zo heeft de sluis van Négra een verval van 7,89 meter, wat doet vermoeden dat er oorspronkelijk een drievoudige sluis heeft gelegen, en ook de Écluse de Bayard in Toulouse (6,20 m) zal ooit dubbel zijn geweest.

Vanaf de Écluse de Castanet vlak voor Toulouse zijn de sluizen ook niet meer ovaal, maar rechthoekig. De onhandige vorm die soms problemen bij afmeren en wegvaren opleverde en de versmalling van de sluisolk naarmate het waterniveau daalde, is voortaan een keurig rechte kademuur die ook precies verticaal is: de beroemde Freycinetafmeting en -vorm.

De stad Toulouse invarend passeren we een aantal publieke en particuliere jachthavens, die alle faciliteiten voor de pleziervaart hebben, maar die door hun nogal massale opzet en door de ligging in weinig inspirerende buitenwijken niet echt veel meer met de sfeer van het Canal du Midi te maken hebben; wij hebben deze havens dan ook links laten liggen, en zijn in één ruk doorgevaren door de stad naar de Port de l'Embouchure, de samenvoeging van het Canal du Midi, het Canal Latéral, het Canal de Brienne en de Écluse de Descente en Garonne (welke laatste twee overigens buiten gebruik zijn gesteld: de sluis is compleet verdwenen en het Canal de Brienne is gesloten voor de scheepvaart).

De tocht door de stad zelf is beslist spectaculair: het kanaal voert hier tussen langs de oevers gebouwde snelwegen, die zich soms als spaghetti heen en weer slingeren, zich verwijderend van het kanaal en er weer naar terugbuigend. Aan alle kanten raast het stadsverkeer langs het water, soms zelfs op een niveau dat meters onder de waterspiegel ligt, en waar een muurtje voorkomt, dat het kanaal leegloopt over de autoweg. Hoge kantoorgebouwen, moderne viaducten en bruggen en veel beton zijn een enorm contrast met de rest van het aanzien van het Canal du Midi. Een aanmeermogelijkheid is er vóór deze doorvaart in de vorm van een breed maar ondiep bekken, waar diverse boten een ligplaats hebben gevonden en waar winkels en andere voorzieningen vlak in de buurt te vinden zijn. Na de stad is ook in de Port de l'Embouchure volop gelegenheid vast te maken: de samenloop van het Canal du Midi en het Canal Latéral maakt deze haven een logische pauzeplaats, terwijl de stad Toulouse zeker een bezoek waard is: het is de grootste Zuid-Franse stad na Bordeaux en Marseille, en een centrum van wetenschap en cultuur.

2.7 Van Toulouse naar Montauban

Het kanaalgedeelte van Toulouse naar het veertig kilometer verder gelegen Montech is ronduit saai: tien sluizen, over de gehele afstand hetzij een snelweg, hetzij een spoorbaan naast het kanaal, en de vaarweg zelf recht en zonder verrassingen; dit begin van het Canal Latéral à la Garonne belooft niet veel goeds. Pas vlak voor Montech begint er weer wat van de sfeer van het Canal du Midi terug te keren: de spoorlijn verdwijnt, en het kanaal voert door een zeer dicht bos: het *Forêt de Montech*, welk stadje dan ook spoedig in zicht komt: het biedt goede aanlegplaatsen met foerageermogelijkheden.

In Montech komen vier waterwegen op elkaar uit: het Canal Latéral richting Toulouse, het Canal Latéral richting Bordeaux via de vijf sluizen ten westen van Montech, het Canal Latéral vanuit Bordeaux via de Pente d'Eau, en ten slotte het Canal de Montauban: een zeer oude aftakking van het Canal Latéral, die ooit diende om de scheepvaart naar de Tarn te brengen, die, als ze bevaarbaar was, in verbinding stond met de eveneens soms bevaarbare-Garonne, waar de Tarn bij Moissac in uitkomt. Voordat het aquaduct over de Tarn werd gebouwd, was dit zijkanaal, samen met de Écluse de Descente en Tarn, in Moissac, de doorgaande verbinding: na de voltooiing van het aquaduct werd het een secundaire waterweg, en op het ogenblik is de sluis naar de Tarn zelfs helemaal buiten bedrijf. De sluizen in het Canal de Montauban zijn dan ook niet meer verlengd, en de werktuigen ervan zijn zeer versleten en soms in verregaande staat van verval. De negen sluizen tussen Montech en Montauban moeten dan ook met de grootste voorzichtigheid bediend worden: meestal stuurt de kanaaldienst een technicus mee met een schip: men moet dan ook tevoren telefonisch melden dat men het kanaal wenst te bevaren!

De tocht van Montech naar Montauban is echter alleszins de moeite waard: hier ademt het kanaal weer geheel de sfeer van het Canal du Midi, en zeker de rust! En het stadje Montauban zelf leent zich uitstekend als overnachtingsplaats; de afdaling in de Tarn, die niet meer mogelijk is, kan zo worden vervangen door een avondwandeling langs de fraaie rivier.

2.8 Van Montauban naar Moissac

De enige manier om Montauban te verlaten is terugkeren naar Montech, dit keer - voor het eerst sinds Naurouze - weer negen keer bergop in dezelfde oude sluizen, tot we bij Montech weer op de waterviersprong komen. De Pente d'Eau van Montech is, in tegenstelling tot die bij Fonserannes, alleen toegankelijk voor beroepsschepen, de péniches die nog varen tussen Bordeaux en Toulouse. Alle pleziervaart wordt door de trap van vijf sluizen geloodst, die alle vijf door één sluiswachter worden bediend: de sluizen van Montech (nr. 11). Peyrets (12), Pellaborie (13), Escudiès (14) en Pommies (15) liggen dan ook op onderlinge

afstanden van nauwelijks een halve kilometer, in een kaarsrecht kanaal, waar de Pente d'Eau al even kaarsrecht naast loopt. De latere bouw van dit deel van het kanaal (de Tarn-bypass) blijkt uit de zeer rechte loop, die pas na het aquaduct bij Moissac weer door de bekende bochtige kronkels wordt vervangen.

Sluis nummer 16 (Escatalens) is een automatische sluis: de bediening is, als verderop in het kanaal bijna overal, door middel van een aan een draad boven het kanaal hangende stok, die de schipper terwijl hij eronderdoor vaart een kwart slag moet draaien, waardoor een signaal wordt doorgegeven aan de elektro-hydraulische machinerie die de sluis bedient: door het signaal wordt de sluiskolk (als die leeg is) gevuld, de deuren aan de kant waarvan men nadert geopend, en de startschakelaar (een stang of touw in de wand van de sluiskolk, of soms een tuimelschakelaar op de zijwand van het bedieningshuisje) stand-by gezet. Zodra het schip in de sluis is en vastligt, zet men met die startschakelaar de machinerie in werking om de deuren te sluiten, de kleppen aan de andere kant te openen, en na schutting ook de deuren aan die kant te openen, waarna men kan uitvaren. Hoewel deze vorm van geautomatiseerd schutten zeer tijd- en mankracht-besparend kan werken, wordt de procedure door de beroepsschippers zeer gehaat: de hoeveelheid storingen en defecten die in de geautomatiseerde sluizen optreden is zo groot, dat ze meer tijdverlies dan tijdwinst opleveren; de handbediening is, zoals de Franse schippers zeggen, *'un peu plus lent, mais beaucoup plus secure'* (ietsje langzamer, maar véél zekerder).

Tien kilometer kaarsrecht kanaal verder komen we - nadat we ook weer gezelschap van de spoorlijn gekregen hebben - in het stadje Castelsarrasin, een streekcentrum met 12.500 inwoners, waar goede aanleg- en foeragemogelijkheden zijn. Toch is voor een overnachting het acht kilometer verderop gelegen Moissac aantrekkelijker, omdat het mogelijkheden biedt om in de zeer stille en rustige Tarn-haven te overnachten. Daarom laten we Castelsarrasin voor wat het is, en vervolgen onze tocht door alweer een kaarsrecht kanaal en door een viertal sluizen naar het aquaduct over de Tarn: een prachtig lang en kaarsrecht aquaduct, vergelijkbaar met dat in Béziers, vanwaar men naar beide zijden een schitterend uitzicht heeft over de rivier de Tarn, die hier een aanzienlijke breedte heeft, en die net stroomafwaarts van het aquaduct samenstroomt met de zeer brede Garonne, zodat de driesprong een enorme watervlakte vormt, overheerst door de beboste oevers aan weerszijden van het prachtige stadje Moissac. De spoorbrug die aan stuurboord van het aquaduct de Tarn eveneens oversteekt, is het enige detonerende in dit idyllische landschap.

Drie sluizen verder - men vaart vanaf het aquaduct onmiddellijk de eerste sluis in, de tweede en derde liggen steeds op driehonderd meter afstand - kunnen we links een kleine, nog niet verlengde maar wel gerestaureerde, sluis invaren, die ons de toegang tot de rivier de Tarn verleent; het is wel oppassen geblazen met betrekking tot de op dat moment gemeten stroomsnelheid: de rivieren in dit deel van Frankrijk

hebben de neiging zeer sterk te reageren op veel voorkomende regenbuien. Het water stijgt dan in relatief korte tijd (enkele uren!) enorm, en de stroomsnelheid neemt navenant toe. Nadat, soms maar een halve dag later, het overtollige regenwater weggevoerd is, neemt de rivier haar normale hoogte weer aan en daalt de stroomsnelheid tot die, zoals normaal is in dit gebied, nauwelijks nog meetbaar is. In de Tarn zijn, zowel in Moissac als stroomopwaarts en stroomafwaarts ervan, mooie rustieke aanlegmogelijkheden. Maar voor degenen, die de afdaling in de rivier te gevaarlijk vinden, biedt ook de kanaalhaven van Moissac goede aanlegmogelijkheden: in het centrum van het stadje is een zeer lange vrije kade, met water en foeragemogelijkheden. Alle voorzieningen die men nodig kan hebben zijn in dit fraaie bakstenen stadje te vinden.

2.9 Van Moissac naar Agen

Vanaf de beide havens in Moissac (zowel de Tarn als de kanaalhaven) vaart men in de richting van Agen eerst door het kanaalsegment dat door het oude centrum van het stadje voert: een vreemd deel van het kanaal, waarvan de beide kaden nauwelijks nog doen denken aan het Canal du Midi of de rest van het Canal Latéral: de rechte kaden hebben meer gemeen met de grachtenkaden in Amsterdam of Utrecht: opgemetselde baksteenmuren met allerlei vormen trappen en trapjes, zowel loodrecht op de kanaal-as als parallel eraan, kaden die nu eens hoog boven de waterspiegel uittorenen, dan weer afdalen tot bijna hetzelfde niveau. Een voetgangersbrug midden in het stadje is juist op zo'n laag gedeelte aangelegd, en moet dan ook opendraaien om de scheepvaart door te laten: het is een draaibrug met een wat eigenwijze constructie, begin negentiende eeuw gebouwd, en voorzien van fraai smeedwerk.

Vanaf Moissac is het kanaal weer veel bochtiger dan tussen Montech en Moissac; onmiddellijk buiten het stadje kijkt de kanaalvaarder uit over de samenvloeiing van de Tarn en de Garonne: een enorme watervlakte van op sommige plaatsen vele honderden meters breed, prachtig omzoomd met woeste begroeiing, als een zich door het oerwoud slingerende rivier. Helaas blijft zowel de spoorlijn als de Route Nationale tot aan Agen dicht in de buurt.

Van de acht sluizen tussen Moissac en Agen is er één gemechaniseerd, en zijn er vijf geautomatiseerd (zoals na Agen op een na alle sluizen geautomatiseerd of gemechaniseerd zijn, tot en met de laatste sluis nr. 53 in Castets), zodat de bediening heel wat minder spierpijn oplevert dan eerdere delen van het kanaal. Het kanaal voert in deze streek ook weer dóór in plaats van langs een aantal dorpen en stadjes (Malause, Pommevic, Valence-d' Agen), zodat er weer heel wat pittoreske plaatjes te schieten zijn. Helaas ook wat minder pittoreske, zoals van de kerncentrale van Golfech bij Valence-d' Agen, waarvan het koelwater uit de Garonne wordt betrokken (en er dus ook weer in terugvloeit, wat voor de inwoners van

Bordeaux toch echt geen vrolijke gedachte moet zijn in geval van een ramp!).

Als het kanaal uiteindelijk, onder steeds meer bruggen door, Agen binnen zwalkt, treft de watertoerist daar een zeer goed voorziene aanlegmogelijkheid aan de bakboordzijde net voorbij de brug bij het station: douches voor de watersporters, alle inkoopmogelijkheden op loopafstand, scheepsreparatiebedrijven, tankmogelijkheid voor brandstof, het station dichtbij, en alle voorzieningen die een stad van veertigduizend inwoners zonder meer heeft. Het lawaai, dat ondanks de steil beboste rechteroever de linkeroever kenmerkt, moet de overnachtende toerist dan maar voor lief nemen.

Wij besluiten het lawaai toch vervelend te vinden, en maken optimistisch vast net voor de opvaart van het prachtige (en zeer lange) Garonne-aquaduct, waarop en waarover we vanaf die plek een schitterend uitzicht hebben. Helaas, spoedig blijkt dat sloop-varenden vaak worden geplaagd door onverwachte verrassingen: nauwelijks vijf minuten na het stoppen van de motor maakt een hels kabaal ons duidelijk, dat we niet alleen vlak voor het aquaduct over de Garonne hebben vastgemaakt, maar ook precies boven het aquaduct over de spoorlijn Bordeaux-Toulouse, zodat die nacht zal worden gekenmerkt door een hevig gebulder, dat ons om de tien minuten uit de slaap haalt! Het leert ons in ieder geval om de volgende dagen wat nauwkeuriger de waterkaarten te bestuderen alvorens een plek voor de nacht te kiezen!

2.10 Van Agen naar Le Mas-d'Agenais

Het aquaduct over de Garonne in Agen is zeker een van de mooiste waterbouwkundige kunstwerken van het gehele Canal Latéral à la Garonne: het vele honderden meters lange kaarsrechte aquaduct is een cultuurmonument op zichzelf: de twee jaagpaden aan weerszijden zijn, nu ze niet meer worden gebruikt om schepen door het kanaal te jagen, dankbaar in gebruik als wandelroute over de fraaie Garonne, waar de inwoners van Agen graag aan de ene oever heen, en aan de andere oever terug, overheen wandelen op de vele zwoele avonden die in deze warme streek voorkomen. Vanaf het aquaduct kijkt men niet alleen over de Garonne uit, maar ook over de stad Agen zelf.

Zoals de meeste aquaducten voert ook het Garonne-aquaduct onmiddellijk naar een sluis; oorspronkelijk daalde de scheepvaart in Agen naar de rivier af, om deze over te steken en na de stroom een stukje stroomopwaarts gevolgd te zijn, aan de andere kant weer te verlaten en binnen te varen in een veertien kilometer lang kanaalpand. De bouw van het aquaduct maakte een trap van vier afdalende sluizen nodig om het 'oversteekniveau van vele meters boven de Garonne (12 meter boven de waterspiegel van de rivier) te reduceren tot het niveau van het lange kanaalpand, dat op rivierhoogte ligt. Na de vierde sluis komen we in het oorspronkelijke kanaal terug: de oude kanaalarm vanaf de rivier functioneert nu

nog slechts als voedingskanaal voor het lange pand: met een muur is de vaarverbinding afgesloten, en de nieuwe invaart vanaf het aquaduct is, als men van de andere kant komt, nauwelijks te vinden, verstopt als hij ligt achter een brug en een scherpe hoek.

Twintig kilometer lang voert het kanaal nu door zeer rustige, stille, met bossen en struiken omgeven geulen; alleen de Autoroute die op redelijke afstand van het kanaal loopt, verstoort soms in de verte de stilte door het aanhoudende gerommel van het zwaardere vrachtverkeer, maar meestal is de weg net ver genoeg om gevrijwaard te zijn voor het geluid. Tot aan het aquaduct over de Baïse voor Buzet is er niets te zien, en zijn de lange rechte stukken van het kanaal eigenlijk ook een beetje saai.

Bij Buzet is sinds kort de mogelijkheid hersteld om in de Baïse af te dalen (zoals bij Moissac een afdaling in de Tarn mogelijk was): ook deze Baïse voerde oorspronkelijk naar de Garonne terug, waarin ze met een sluisje bij St. Léger-sur-Baïse (en sur-Garonne) uitmondde; nu kan de pleziervaarder tot aan dit sluisje varen, of stroomopwaarts tot aan het stadje Vianne. De Baïse is een rustige, doorgaans traag voortsukkelende rivier, niet veel breder dan het kanaal, die zich door een fraai vruchtbaar dal slingert en tussen hoog struikgewas stromend nog het meest doet denken aan de Petit Rhône. Sluizen kent de rivier alleen in Buzet: de sluis waarmee men in de rivier afdalt, en een schutsluis naast de Baïse-stuw in Buzet-sur-Baïse: de stuw houdt de stroom boven Buzet tot Vianne bevaarbaar.

De sluis die de toegang tot de Garonne vormt, wordt niet meer voor plezierscheepvaart gebruikt, alleen vaartuigen die voor onderhoud en dergelijke de Garonne moeten bevaren worden er nog geschut. Voor die terughoudendheid is ook alle reden, want bij veel regen is de Garonne op deze plaats een zeer onvoorspelbare stroom: soms staat het rivierwater ver boven de bovenste rand van de sluisdeuren, zodat de kolkende stroom van de Garonne de laatste honderden meters van de Baïse in een verraderlijke maalstroom kan veranderen. Toeristen die onder die omstandigheden in de Garonne gelaten zouden worden, zouden onder geen voorwaarde levend in Bordeaux aankomen. Het kanaal, dus de route via Castets, wordt nog als enige vaarverbinding gebruikt; voor zover de Garonne bevaring toelaat, wordt hier alleen door de publieke diensten gebruik van gemaakt.

Het eigenlijke kanaal voert, voorbij de afdalingssluis in de Baïse, zonder veel verdere bijzonderheden in een steeds rechter wordende lijn via Damazan (waar een verdienstelijk restaurant over het kanaal uit kijkt), St. Christophe en Lagrùère naar Le Mas-d'Agenais, alwaar een goede aanlegplaats met sanitair en alle foeragemogelijkheden wacht.

2.11 Van Le Mas-d'Agenais naar Castets-en-Dorthe

In Le Mas-d'Agenais is men nog tien sluizen verwijderd van de uiteindelijke afdaling

in de Garonne bij Castets-en-Dorthe, waar het Canal Latéral à la Garonne uitmondt in de rivier. De kleine veertig laatste kilometers van het kanaal kenmerken zich door grote rust, landelijkheid, en vooral door het vrijwel ontbreken van enig toeristisch verkeer: met uitzondering van een enkel jacht uit Bordeaux of een dappere schipper, die de hele route bevaren wil hebben, blijven de meeste toeristische bootjes dicht in de buurt van hun bases, die allemaal ten oosten van Le Mas liggen. Veel spectaculairders dan het voorbijvaren van het beroemde wijnstadje Meilhan (château Meilhan is een zeer verdienstelijke Médoc) valt er niet te beleven, of het moet het uitzicht over de Garonne zijn (nu aan stuurboord) waarvan men voorbij het dorpje Hure kan genieten, waar het kanaal en de rivier elkaar vrijwel raken.

Pas de laatste anderhalve kilometer van het Canal Latéral worden weer interessant: de Écluse de Mazerac (nr. 51) en de Écluse des Gares (nr. 52) brengen de schipper naar de sluisdeuren van de laatste sluis van de hele doorsteek van Middellandse Zee naar Oceaan: de Écluse de Castets. De dubbele sluis kolk is nog maar voor de helft in gebruik: de noordelijke kolk die niet is verlengd tot 40 meter, wordt niet meer gebruikt, hoewel de kanaalautoriteiten blijkbaar geen reden zien om de kolk te dempen of te slopen: als een nutteloos werk ligt de kolk nog naast de zuidersluis, die langer is, en waardoor nu al het verkeer dat van de rivier het kanaal in wil en andersom, geschut wordt; veel consideratie wordt daarbij betracht met degenen, die van de grillig stromende Garonne afkomen; om te voorkomen dat schepen onrustig en onaangenaam de nacht moeten doorbrengen op de rivier worden in sluis 53 (in tegenstelling tot alle andere kanaalsluizen in heel Frankrijk) de bedieningstijden met een korrel zout genomen, in de zin van: er wordt langer doorgewerkt dan de aangegeven tijden, en soms zelfs eerder begonnen.

Het enorme verval dat deze sluizen bij een normale waterstand van de rivier overbruggen maakt de attractie van het sluiswachtershuis nog ongeloofwaardiger: op de gevel van het vreemde, van een buitentrapp voorzien bouwsel zit een peilschaal bevestigd, waarop met data is aangegeven hoe hoog de Garonne in het verre en nabijere verleden heeft gestaan. Als men in de vele meters diepe sluiskolken naar beneden kijkt is de hoogste stand op deze peilstok (vele meters boven de sluis kaden) ongeloofwaardig. Toch verklaart het de vreemde trap tegen de gevel van het huis, die om de hoek van de zijgevel naar de dijk achter het huis voert, en waarlangs de sluiswachter en zijn gezin bij zeer hoog water toch met droge voeten het dorp kunnen bereiken. Het verschil tussen de door ons geziene, normale, waterstand van de Garonne en de hoogste streep op de peilstok moet zeker 25 meter bedragen! Dat lijkt heel onwaarschijnlijk, maar iedereen die (zoals de schrijver dezes) de rivieren in deze streek van Frankrijk ooit in de winter en vroeg in de lente heeft gezien, kan zich voorstellen dat zulke hoogteverschillen voorkomen. Ook verder wijst alles bij deze laatste sluis op de mogelijkheid van zeer hoog water: het bedieningshuisje van de sluis, dat op een hoge mast is

gemonteerd, alsmede de 'terp waarop het huis van de sluiswachter blijkt te zijn gebouwd.

Voor de overnachting kan men overigens beter niet tot aan de laatste sluis doorvaren, omdat het laatste kanaalpand tussen de sluizen 52 en 53 van schuine, met stenen belegde oevers is voorzien waaraan niet afgemeerd kan worden. Tussen sluis 51 en sluis 52 daarentegen bevindt zich de zeer rustige aanmeermogelijkheid van Castets, waar een groot deel van de hier hun thuishaven hebbende spitsen de wachtdagen doorbrengt en waar het aan beide zijden van het brede kanaal goed en schaduwrijk aanmeren is. Castets heeft, als scheepvaartcentrum, alle benodigde voorzieningen, inclusief drinkwater.

Het overnachten op de rivier de Garonne moet, zowel vanwege de eigen stroming van de rivier als vanwege de hier nog goed merkbare eb- en vloedstroom sterk worden afgeraden.

In Castets eindigt het kanaalgedeelte van de reis tussen twee zeeën: de laatste ruim vijftig kilometer tot Bordeaux voeren over de Garonne, de rivier die vanouds de verbinding vormde tussen Bordeaux en Toulouse, lang voordat Pierre Paul Riquet zijn Canal Royal du Languedoc (zoals de combinatie van het Canal du Midi en het Canal Latéral oorspronkelijk heette) in uitvoering nam.

2.12 Van Castets-en-Dorthe naar Bordeaux en de Oceaan

Nog vijftig kilometer scheiden de schipper in Castets van Bordeaux, en daarmee van de maritieme wateren (want in Bordeaux begint formeel het maritieme deel van de Garonne, dat uitmondt in de Gironde, die in zijn geheel onder de maritieme wateren ressorteert). Een aantal zaken moet de schipper weten, alvorens de tocht van Castets naar Bordeaux te beginnen: hoe te handelen met betrekking tot het tij, waar aan te leggen, en wat te doen bij bijzondere omstandigheden met betrekking tot de rivierniveaus.

Om met dat laatste te beginnen: bij een extreem hoge Garonne kan er simpelweg niet gevaren worden tussen Castets en Bordeaux: als de sterke stroom al overwonnen zou kunnen worden met een nog sterkere motor, dan nog verhinderen de te lage doorvaarten onder de bruggen bij hoogwater de doorvaart, wat al bij enkele meters verhoging een feit is.

Het tij kan op twee manieren invloed hebben op de bevaarbaarheid van de Garonne: tegenwerkend (tij tegen) en meewerkend (tij mee). Gezien de sterke invloed van de getijdestroom, en de enorme effecten die die stroom heeft op de vaarsnelheid van schepen, is het zinnig tevoren te informeren naar de tijden van hoog- en laagwater, zodat men op het gunstigste moment de tocht over de rivier kan aanvangen. De sluiswachter van sluis 53 in Castets kan deze informatie verschaffen, evenals (van de andere kant komend) de havenmeester van de haven

in Bordeaux.

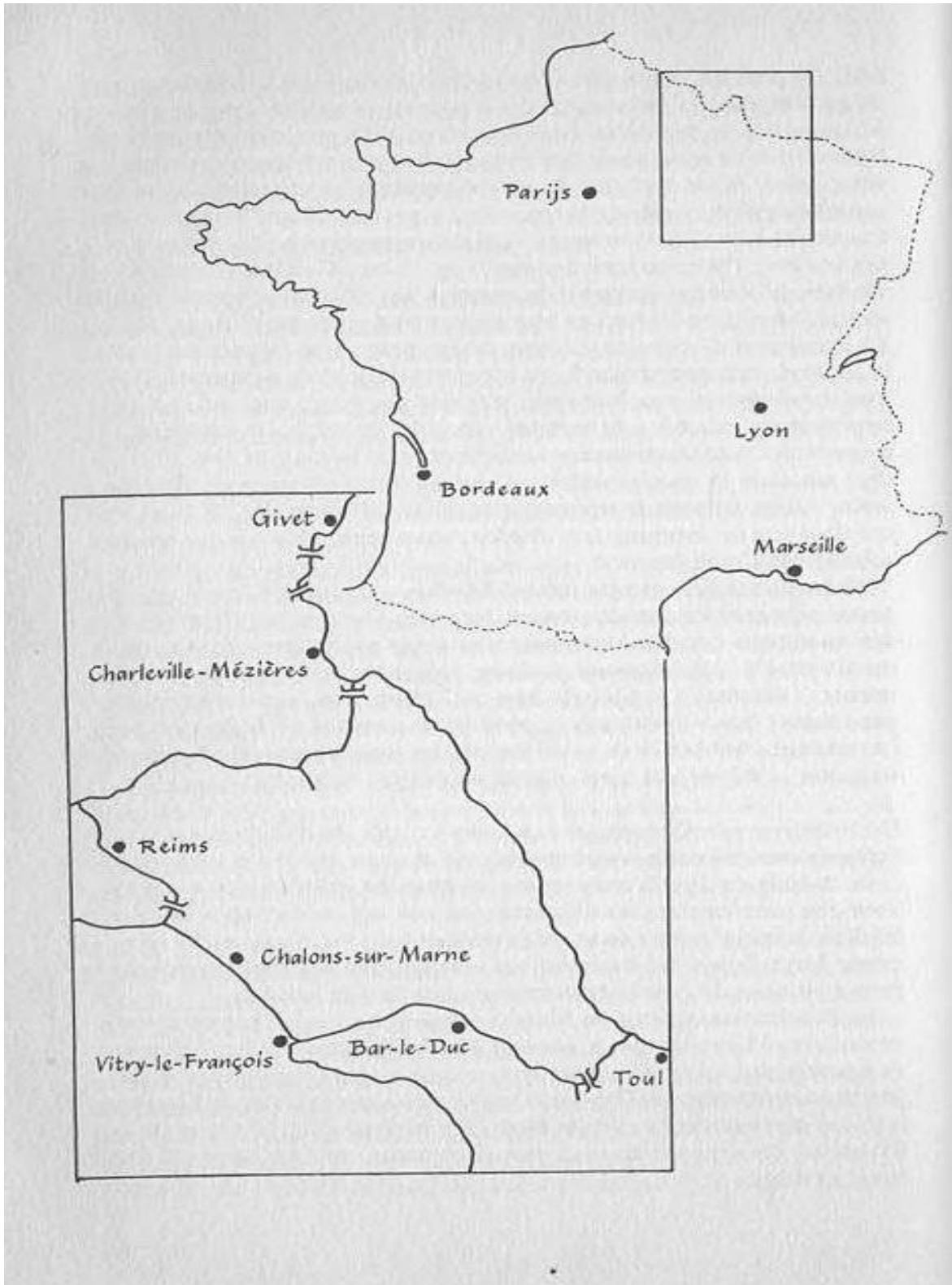
Het derde punt is de mogelijkheid om tussentijds aan te leggen: zelfs bij normale waterstand en redelijke stroming is het aanleggen op de meeste plaatsen in de rivier geen zorgeloze onderneming; bij hoog- of laagwater en bij sterke stroming is het zelfs een absolute onmogelijkheid, wil men althans het grote risico van schade aan zijn schip vermijden. Maar zelfs bij de meest gunstige omstandigheden is het aantal mogelijke aanlegplaatsen over de gehele afstand beperkt: vanaf Castets komen slechts in aanmerking: Langon (niet bij laagwater) op 7 km afstand, Preignac (privé-steiger) op 12 km, Cadillac (moeilijk) op 19 km, le Tourne (niet bij laagwater) op 30 km, Cambès (goede mogelijkheid) op 39 km, en vervolgens niet meer tot in Bordeaux op 53 km vanaf Castets-en-Dorthe. Men dient, wat betreft voorraden brandstof, water en voedsel, maar ook wat betreft de betrouwbaarheid van de motor en machinerieën van het vaartuig, terdege met deze beperkingen rekening te houden. In ieder geval heeft men een betrouwbaar, voldoende zwaar anker met ruim ketting of ankerlijn nodig, teneinde in noodgevallen op een adequate plaats in de rivier het anker uit te kunnen werpen om zo te voorkomen dat de boot een speelbal van de stroming zou worden, waar geen schip zonder ernstige schade vanaf zou komen!

Beter dan te rekenen op mogelijkheden om tussen Castets en Bordeaux ergens te kunnen aanmeren, kan men plannen de hele afstand in één vaardag te overbruggen, hetgeen, zeker indien men goed gebruik maakt van de getijdestroom, te doen is als men vroeg genoeg vertrekt: immers, de sluis bij Castets kan tot 23.00 uur 's avonds worden gepasseerd door opvarenden, terwijl afvarenden al helemaal geen beperkingen hebben door bedieningstijden van waterwerken, simpelweg omdat die er niet meer zijn in westelijke richting.

De tocht over de Garonne is een mooie tocht: de dichtbegroeide oevers, de onregelmatig voorkomende en al even dichtbegroeide eilanden, en de levendige fauna van de rivier bieden voldoende afwisseling voor een zeer spectaculaire vaardag, en ook het landschap is afwisselend en boeiend, van brede valleivlakten tot vlak bij de rivier oprijzende hoge rotsen bij Langon: het ziet er allemaal fraai en boeiend genoeg uit om de gehele bemanning in de ban te houden.

In Bordeaux eindigen de binnenwateren, en begint het maritieme vaarwater. Daarvoor heeft men in Frankrijk dan ook het passende vaarbewijs nodig! In Bordeaux is men zonder deze vaarbewijzen aangewezen op de enige haven die in het binnenwaterdeel van de Garonne ligt, bij de Pont de Pierre: de *Port Fluvial Quai Sainte-Croix-et-de-la-Monnaie*. Daar eindigde voor ons deze tocht, en daarmee ook deze beschrijving.

3 Door de Ardennen, Champagne en Lotharingen



3.0 Varen in de Noord-Franse wateren

Na een groot aantal tochten in de kanalen van Zuid-Frankrijk en in de Rhône-Saône-Loire-streek, was onze nieuwsgierigheid naar de waterwegen in het noorden van Frankrijk gewekt. Toen dan ook de mogelijkheid zich voordeed een tocht door de Noord-Franse kanalen te maken met een spits (een heuse Franse *péniche*!) van de standaardafmeting van 39x5 meter, was de beslissing gauw genomen!

Om met meer dan één waterweg kennis te maken, hebben we een route uitgezet die over een aantal kanalen van verschillend belang voert: van de Belgische grens via de Maas en het Canal de l'Est tot aan de afsplitsing van het Canal des Ardennes, dat weer uitmondt in het Canal Latéral à l'Aisne; daarvandaan de afsplitsing via het Canal de l'Aisne à la Marne, vervolgens via het Canal Latéral à la Marne naar het Canal de la Marne au Rhin, om dan uiteindelijk weer in het Canal de l'Est uit te komen. Op deze manier varen we niet alleen een cirkelvormige route (wat de mogelijkheid geeft 'terug naar huis' te varen langs een andere weg dan waarlangs we gekomen zijn), maar bevaren we tevens een reeks kanalen van verschillende gebruiksintensiteit wat betreft de beroepsvaart: de druk bevaren Maas levert een heel andere ervaring dan het nauwelijks bevaren Canal des Ardennes.

Vorbereidingen voor een tocht met een dergelijk schip blijken in de praktijk nogal te verschillen van wat men moet regelen voor een plezierjacht: problemen rond brandstofinvoer, vlagvoering, verplichte uitrusting en registratie waren voor ons grotendeels nieuw en onbekend, en kostten meer dan twee weken werk. De tocht vanuit Amsterdam naar de Belgisch-Franse grens duurde precies een week, en was op zich al zeer de moeite waard; in ieder geval kon de bemanning bij aankomst in Frankrijk goed met het enorme schip overweg, wat - naar spoedig zou blijken - een gelukkige omstandigheid was op de gekozen route! In ieder geval was bij aankomst in Frankrijk alle problematiek op het gebied van brandstof en olievoorziening, gas, koelmogelijkheid en elektriciteitsopwekking geregeld en opgelost, en de wekenlange tocht over de kanalen kon dan ook zonder 'major problems' wat betreft het schip en de uitrusting verlopen. Omdat de meeste schippers de bijzondere problematiek van grotere schepen niet zullen tegenkomen, gaan we daarop maar niet verder in.

Wat wel iedere schipper zal ervaren, is de noodzaak om regulier vers drinkwater in te nemen: de mogelijkheden daartoe zijn nogal beperkt, zodat men er goed aan doet de voorraad in de gaten te houden en steeds op de kaarten de drinkwaterpunten te zoeken: liever een halve tank bijgevuld dan ontdekken dat er de komende dagen geen water meer zal zijn! Vooral op de stillere zijkanalen kan men door het ontbreken van drinkwater verrast worden! Voor de mogelijkheid om voedsel en drank in te kopen geldt dit geheel niet: ieder dorp heeft wel een *alimentation* en men vaart talloze dorpen en stadjes door, waar, zowel in de Maas als in de kanalen, vrijwel altijd uitstekende aanlegmogelijkheden zijn. In de kanalen

bieden de sluizen bovendien uitstekende op- en afstapmogelijkheden, zodat er altijd wel iemand in de gelegenheid is de voorraad aan te vullen: het kunnen beschikken over een fiets aan boord maakt zoiets al helemaal gemakkelijk: afstappen bij een sluis, naar het dichtstbijzijnde dorp fietsen, inkopen doen, en één of twee sluizen verderop weer aan boord! In dorpen langs de kanalen vindt men bovendien vaak een supermarkt vlak bij het kanaal, zodat men met een karretje grote hoeveelheden voorraad tegelijk aan boord kan brengen.

Een van de oplossingen die de Franse binnenvaart voor het foerageprobleem heeft bedacht, is de moeite van het vermelden waard: de "zwaaiboom". Geladen binnenvaartschepen kunnen in de smalle, vaak verzande kanalen niet of moeilijk vlak langs de oever komen. Om nu toch overal iemand aan wal te kunnen krijgen (wat soms ook nodig is om mee te helpen een sluis te draaien) heeft men in de beide gangboorden korte, verticale mastjes van circa een meter hoog geplaatst, waaraan een drie of vier meter lange dwarsboom gelast is, die parallel met het schip in het gangboord net boven de den hangt. Als er iemand aan wal wil, wordt deze dwarsboom losgemaakt en men gaat er met de buik op liggen; een zet met de voet tegen de den zwaait de boom vier meter buiten boord, genoeg om op het jaagpad te landen. De boom zwaait, doordat het verticale mastje ietsje uit het lood is gezet, vanzelf weer naar het schip terug. Wil men weer aan boord, dan komt de schipper - varende en wel - even uit zijn hut en geeft de boom een zet; degene op het jaagpad grijpt de boom en gaat er weer op hangen; door de schuine mast wordt hij automatisch weer aan boord gezwaaid. Het zien van deze ontscheepwijze deed ons de eerste keer sprakeloos van verbazing naar onze fotocamera's grijpen. We zullen, in dit deel van de beschrijving, nog een aantal malen terugkomen op slimme oplossingen van specifieke scheepvaartproblemen. Veel van zulke zaken zullen weliswaar van weinig feitelijk belang zijn voor de plezierschipper, maar dragen zoveel bij aan de folklore en historie van de scheepvaart in deze streken, dat ze alleen al daarom de moeite van het vermelden waard zijn.

De tocht is ingedeeld in een aantal paragrafen, die - in tegenstelling tot de twee eerdere reisbeschrijvingen - niet corresponderen met een vaardag, maar per verschillend onderdeel van de route een beschrijving geven van de bijzonderheden en de opvallende gebeurtenissen in dat deel van het traject. Er is een paragraaf over de Maas en het Canal de l'Est, een over het Canal des Ardennes en het Canal Latéral à l'Aisne, een over het Canal de l'Aisne à la Marne, een over het Canal Latéral à la Marne en een over het Canal de la Marne au Rhin. Geen van alle beschrijvingen pretendeert volledig te zijn: uit de veelheid van indrukken, belevenissen en gebeurtenissen is een keuze gemaakt; het spreekt vanzelf, dat eenieder die dezelfde route vaart, andere dingen zal meemaken, de blik op niet genoemde bezienswaardigheden zal laten vallen, en een verschillende indruk van het geheel zal bewaren. De beschrijving probeert alleen onze verbazing en

opwinding weer te geven, die werd gevoeld tijdens deze spectaculaire vaartocht. Want dat was het, een spectaculaire tocht...!

3.1 De Maas/Het Canal de l'Est van Givet naar Pont-à-Bar

Wie vanuit Nederland over de Maas naar de Franse grens vaart, is een week lang onderweg geweest door brede rivieren en kanalen, waarin van tijd tot tijd grote, goed toegankelijke sluizen gepasseerd zijn: van het Amsterdam-Rijnkanaal via Lek en Pannerdens Kanaal naar de Maas, en via het Julianakanaal naar Maastricht, en via het Albertkanaal naar Luik, en verder over de Maas naar Heer-Agimont: pas ná Dinant zijn de sluizen, die steeds naast stuwen in de Maas liggen, gekrompen tot zodanige afmetingen, dat er niet meer dan twee spitsen (*péniches*) naast elkaar in passen, en ook niet meer dan twee achter elkaar. Voor het gevoel van de schipper, die voor het eerst uit Nederland komt, wordt het al behoorlijk krap in die sluizen bezuiden Dinant! Noordelijker was alles immers in de orde van grootte van 160 bij 25 meter per sluiskolk, sommige zelfs nog wel groter. En ook het vaarwater zelf was breed, zeer breed. Zelfs op de smalle delen van de vaarweg was het laveren en manoeuvreren in de breedte tot nu toe nooit een probleem; het passeren of tegemoet komen van schepen ging zelfs spelenderwijs: niemand hoefde op te letten op de hoeveelheid beschikbare vaarruimte. En zelfs het binnenlopen van de laatste tien sluizen gebeurde wel langzaam, maar nergens met pas- en meetwerk.

Als men van Heer-Agimont (de laatste plaats in België) richting Franse grens en Givet vaart, komt men net buiten Heer in de *écluse* nr. 59, die waarschijnlijk in een ver verleden nog door de Belgen gebouwd is: hij heeft tenminste nog de Belgische afmetingen van 100 bij 12 meter en heeft dientengevolge het verraderlijke effect dat de onervaren Frankrijkvaarder denkt dat deze afmeting ook in Frankrijk gangbaar en standaard is: hoe verkeerd dat idee is zal hij spoedig ontdekken! Maar goed, deze eerste sluis, die de grens vormt tussen Belgisch en Frans water, brengt de Frankrijkvaarder in een zijkanaal, dat hier al beduidend langer is dan die welke in België doorgaans als passage van de stuwen zijn aangelegd (als er al zijkanalen zijn naast de Belgische stuwen). Via dit lange kanaal bereikt men, nadat het kanaal weer in de rivier is uitgemond, de stad Givet, waar de Franse douaneformaliteiten geregeld moeten worden: aan stuurboord is hiertoe een goede en ruime aanlegmogelijkheid gecreëerd, waar altijd zonder problemen vastgemaakt kan worden, en waar de douane - zeker bij grotere schepen -- altijd aan boord zal komen om schip, lading en bemanning aan een nauwkeurig onderzoek te onderwerpen: in ons geval worden de "holle ruimten van het schip met zaklampen beschenen en wordt hier en daar een steekproef genomen in kasten en bergingen: pas als men het idee heeft hier niet met de hasjismokkel van de eeuw van doen te hebben, worden de paspoorten en scheepspapieren teruggegeven en kunnen we, in feite zonder veel verdere plichtplegingen, doorvaren.

Givet verlatend bereikt men al snel het eerste waterbouwkundige wonder van deze vaarroute: de sluizen en tunnel van Ham. Hier kan onze bemanning voor de eerste keer kennismaken met de Franse kijk op de benodigde afmetingen van sluizen en kunstwerken: vanuit de Maas moet de sluis van *Trois Fontaines* (nr. 58) naar stuurboord ingevaren worden: ineens ontdekt men de bij sluis 59 ten aanzien van veronderstelde afmetingen gemaakte vergissing: deze sluis is 47,50 meter lang en maar 5,70 meter breed! Vanaf het stromende water van de Maas en zonder enige beschutting tegen die stroom in de vorm van een pier of strekdam of inloopkanaal, betekent dat 'biljartend' de sluis in: het voorschip loopt eerst aan stuurboord, dan aan bakboord tegen de sluiswand aan, niet hard, maar wel hard genoeg om iedereen aan boord naar houvast te laten grijpen. Een goede les, die voor alle volgende sluizen ter harte genomen zal worden.

Eenmaal in de sluis (die door onze spits vrijwel over de volle lengte en breedte wordt gevuld) vraagt de sluiswachter naar onze diepgang en vrije doorvaarthoogte: we steken 1,50 meter diep, en 3,50 meter boven de waterlijn. Dan wordt ons duidelijk, hoe precies en letterlijk de afmetingen in Franse waterwegen genomen moeten worden: de tunnel van Ham (die onmiddellijk na de sluis begint) staat op de kaart als 1,80 meter diep en 3,50 meter vrije hoogte. Maar onze veronderstelling dat we daar dus zonder meer door zouden kunnen, blijkt op een misverstand te berusten. De redentie van de Franse kanaalgenieurs is als volgt: een spits heeft zijn maximale hoogte als hij leeg is (maar heeft dan een geringere diepgang dan geladen) en zijn maximale diepgang als hij geladen is (maar steekt dan minder hoog boven water uit). Dat betekent dus dat een doorvaart niet én 1,80 meter diep en 3,50 meter hoog moet zijn, maar óf 1,80 meter diep (en minder hoog) óf 3,50 meter hoog (en minder diep). Omdat wij, als half-geladen en nogal hoog opgebouwde spits, 3,50 meter hoog zijn en toch nog 1,50 meter diep steken, zullen we de tunnel maar net door kunnen: daartoe moet de sluiswachter eerst, in telefonisch overleg met zijn collega van sluis 57, de waterstand in het gehele kanaalpand dertig centimeter laten zakken (door de kleppen naar de Maas open te laten staan), waarna hij ons zonder verdere gebruiksaanwijzing de tunnel in 'jaagt'

Eenmaal de sluis uit doemt onmiddellijk na een flauwe bocht de tunnelingang voor ons op: net zo breed - lees: smal - als de sluis en bovendien in de vorm van een boog uitgehakt, zodat de doorvaarthoogte aan de beide zijden beduidend lager is dan in het midden! De roerganger ziet al als de kop van het schip de opening in verdwijnt, dat de stuurhut met de hoeken het tunnel-dak zal raken, tenzij het schip precies in het midden van de tunnel gehouden wordt; daartoe worden in recordtempo twee bemanningsleden met bootshaken op de luikenkap geïnstalleerd met de opdracht om, kijkend naar het stuurhuis, het schip met de haken af te houden zodra het dak de tunnelwand te dicht nadert.

Maar ook daarin hebben we weer buiten de waard gerekend: het blijkt in de tunnel (die bijna 600 meter lang is) aardedonker, zodat noch de roerganger, noch de twee

bemanningsleden op de luikenkap. zicht hebben op de afstand tussen het stuurhuis en het tunnel-dak! Een sterke lamp wordt razendsnel aangesloten, en dan gaat het voetje voor voetje de tunnel in, met roer en bootshaken probeerend het schip precies midden in de geul te houden.

Dan doemt het volgende probleem op: de *reflux*. In veel Franse kanalen ontstaat, hetzij door de snelheid van het legen van een schutkolk hetzij door de boeggolf, die voor de schepen uit wordt geduwd, een tussen twee sluizen heen en weer kaatsende golf van een centimeter of vijftien hoog. Normaal gesproken zal een schip daarvan weinig last hebben; de golf rolt onder het schip door, of kaatst tegen het schip terug en keert om, afhankelijk van de vorm van de boeg en de diepgang. In ons geval gebeurt het ergste: de golf rolt onder ons door en tilt het schip net ver genoeg op om de stuurhut aan weerszijden tegen het tunnel-dak te smakken! En dat niet één keer, nee, als de golf onder het schip door is, zakt het schip (voelbaar) tot op de bodem (zodat in één keer de snelheid eruit is) en stijgt vervolgens weer op tegen het tunnel-dak. Pas vijf dreunende klappen later blijven we weer vrij van het rotsgesteente boven ons en maalt de schroef het schip ook weer langzaam op snelheid! Als we een half uur later aan de andere zijde de tunnel uitkomen, blijkt de schade gelukkig mee te vallen: wat versplinterd hout op de hoeken van de hut, dat gemakkelijk te herstellen valt. Maar de schrik zit er inmiddels goed in, en uiterst behoedzaam varen we dan ook de resterende zeshonderd meter tot sluis 57, door de smalle geul die hier achter de tunnel door de rotsen is uitgehakt, en die nog steeds niet breder dan 5,70 meter is. Pas als we de sluis (van 47,50 bij 5,70 meter) door zijn, wordt het kanaal iets breder (hoewel het passeren van twee elkaar tegenkomende schepen nog steeds een avontuur zou zijn, wat het helemaal stilleggen van beide schepen noodzakelijk zou maken; maar daarover later meer!). Als we weer een paar honderd meter bezuiden de sluis via een keersluis (ook al 5,70 meter breed) weer in de Maas uitkomen, is de tientallen meters brede vaargeul een ware opluchting!

Gewaarschuwd door de avonturen in de Ham-tunnel verlopen de volgende kilometers door de Maas en de zijkanalen die steeds bij de stuwen zijn gebouwd om de schutsluizen in te vervatten zonder al te veel problemen: de bemanning begint al spoedig het vermoeiende effect te voelen van de noodzaak om iedere drie, vier of vijf kilometer een sluis voorzichtig binnen te moeten lopen, vast te moeten maken, veelal de sluiswachter te helpen bij het draaien van deuren en kleppen, weer los te maken en touwen en kabels weer gebruiksklaar te moeten maken: al met al zijn minstens twee mensen fulltime hard aan het werk op dit traject, en ook de overige mensen aan boord moeten behoorlijk de handen uit de mouwen steken van tijd tot tijd.

Door de afmetingen van de sluis, die maar nauwelijks groter is dan het schip, is er een vrij strakke procedure nodig om het schip binnen te varen: de roerganger mikt de kop van het schip de sluis in, waar dan al iemand klaar hoort te staan met een

tros, die hij midden op de sluiswand om een bolder gooit en vervolgens, terwijl het schip langzaam verder schuift, laat vieren, tot de roerganger vindt dat hij ver genoeg ligt. Dan moet de man op het voordek snel door de tros enkele slagen om de scheepsbolder te winden en strak aan te trekken, het schip stilleggen; de roerganger legt onderhand aan de achterzijde het schip eveneens vast. Beiden blijven met de touwen in de hand staan om het hoogteverschil te compenseren (vastmaken in sluisen is dodelijk!) en als de deuren voor het schip openzwaaien, kijkt de 'voorman' of ze niet tegen de boeg aan zwaaien. Als alles goed gaat haalt eerst de roerganger zijn achter-tros binnen, daarna de voorman zijn tros en beiden rollen hun trossen ook onmiddellijk weer gebruiksklaar op voor de volgende sluis, die soms maar een paar minuten later wordt bereikt. Dit werpen met trossen, afremmen met handkracht, en oprollen van de gebruikte trossen (die soms wel vijftientig kilo wegen, zeker als ze nat geworden zijn) is een behoorlijk uitputtende klus. En de negentig kilometer van Givet tot de afsplitsing van het Canal des Ardennes bevatten negentien sluisen, gemiddeld dus iedere vier en een halve kilometer een.

Toch raakt de bemanning, na de eerste paniek in de Ham-tunnel, behoorlijk ingespeeld op de eisen die deze waterweg stelt, en het schip bereikt zonder veel problemen - via een tweede tunnel, die van Revin - de stad Charleville-Mézières, een van de weinige grote steden langs het Canal de l'Est, gevormd door de oude stadjes Montcy-Notre-Dame, Charleville en Mézières, gezamenlijk meer dan 70.000 inwoners tellend. Alle foeragevoorzieningen, tankmogelijkheden, reparatiegelegenheden en zelfs een marina zijn dan ook in deze stad te vinden. Wij hebben er, gebruik makend van de nabijheid van een grote supermarkt, de grote koelcellen van het schip tot de rand toe gevuld, om vervolgens iedereen in de gelegenheid te stellen een avondje te gaan passagieren: het zal immers tot Reims duren vooraleer we weer een stad van enige omvang aandoen.

3.2 Het Canal des Ardennes en het Canal Latéral à l'Aisne

Net voorbij sluis 40 (Dom-le-Mesnil) wordt aan stuurboord in de Maas een klein, onooglijk, smal brugje zichtbaar. Het ziet eruit als de doorlaat van een uit de heuvels in de Maas uitmondend beekje, of van een open riool van een dichtbijgelegen dorp. Het blijkt (als we de waterkaart mogen geloven, en geloof me, we kijken nog eens drie keer of we het wel goed gezien hebben) de afsplitsing van het Canal des Ardennes te zijn: deze "kier" in de oever, dit nauwelijks zichtbare watertje, zou volgens de kaart schepen tot maximaal 39X5,05 meter doorgang moeten verlenen! Ja, het staat er echt, en nee, we kunnen ons niet vergissen in de plaats: het is echt het brugje van het Canal des Ardennes!

Als de bemanning zich bij de tunnel van Ham al door paniek overmand heeft gevoeld, dan blijft er hier helemaal niets meer over van het moreel: niemand

gelooft dat ons nu enorm lijkende schip zich door dat smalle en lage gat zal laten wurmen.

Zeer langzaam, en uiterst behoedzaam vanwege de geleidelijk aan dwars komende stroming van de Maas, legt de roerganger het schip met de kop vlak bij het brugje, en begint met steeds enkele slagen van de schroef het gevaarte millimeter voor millimeter naar de brugopening te duwen, het achterschip nu bijna geheel dwars op de - gelukkig zwakke - stroming van de Maas. Als de ronding van de kop van de spits het beton van de brug nadert, staat iedereen eigenlijk gespannen te wachten op het aan weerskanten verwachte geluid van staal tegen steen, en de constatering dat het niet past. Maar het wonder geschiedt: zonder het beton te raken glijdt de kop van de spits precies tussen de beide brugkanten door, en met aan weerszijden misschien drie millimeter speling (!) schuift de *péniche* heel langzaam onder het brugdek door. Als enkele minuten later (want zo langzaam werd deze operatie uitgevoerd) het stuurhuis bij het brugdek komt, blijkt dat echter alsnog als spelbreker op te treden: de dakplaten zijn ruim vijf centimeter hoger dan de onderkant van de brugopening.

Een uur lang wordt stevig gewerkt door de bemanning om de stuurhut van zijn dak te ontdoen en de ramen neer te klappen (dit kan bij bijna alle spitsen, en het waarom zal nu iedereen duidelijk zijn). Als dat is gebeurd, vaart het schip probleemloos het Canal des Ardennes in, onder luid applaus van bemanning, passagiers en een aantal nieuwsgierig toekijkende boeren uit de omgeving, die een vrachtschip vol mensen blijkbaar ook niet iedere dag zien.

Dat niemand van het schip enkele weken later nog verbaasd zal zijn over een met millimeters speling mogelijke doorvaart, kunnen we dan nog niet weten. Iedereen heeft het idee, dat de stuurhut bij het eerste het beste teken van naderende regen weer opgericht zal kunnen worden, en dat deze smalle passage tot een van de wonderen van de tocht gerekend moet worden. De allereerste sluis in het kanaal haalt ons uit de droom: de sluisen zijn precies even breed als de brug bij de afsplitsing van de Maas, maar, en dat is erger, bovendien exact 39,5 meter lang; dat maakt het op de millimeter nauwkeurig vastmaken van het schip in iedere sluis nodig, nadat het schip eerst al even nauwkeurig de sluiskolk ingeloodst is! Het pas afremmen van het schip als de boeg vrijwel de voordeur van de sluis raakt, is iets dat de bemanning pas na vele dagen onder de knie zal hebben. Toch is dit nodig om te voorkomen, dat bij het dalen het achterschip (en vooral het roer) op de drempel van de sluis terechtkomt, en, bij het stijgen, om de deuren achter de spits dicht te krijgen. Alles blijkt in deze wateren millimeterwerk te zijn, en de verbijstering over de nauwe maten slijt na drie dagen in een soort berusting, dat het 'tenminste past'.

Die vreselijk krappe afmetingen van waterwerken hebben wel een onvoorzien gevolg: in kanaaldelen met veel sluisen blijkt het schutten een tijdrovende

bezigheid, niet vanwege de tijd die het schutten zelf kost (de gebruikelijke tien à vijftien minuten), maar vanwege de tijd, die het kost om het schip vrijwel stil te leggen voor de sluis kolk en vervolgens centimeter voor centimeter de kolk in te varen. Een optimistische poging van een van de twee roergangers om met de gebruikelijke inloopsnelheid op de millimeter nauwkeurig te mikken en in één keer naar binnen te varen resulteert in twee fraaie deuken aan weerszijden van de kop van het schip: een waar het schip de hoek van de sluis raakte, en een waar de tegenoverliggende kant tegenaan gestuiterd werd. Nee, haastige spoed blijkt hier niet echt goed te zijn! In sommige delen van het Canal des Ardennes blijkt het nauwelijks mogelijk om op één vaardag meer dan tien kilometer af te leggen: in die tien kilometer bevinden zich dan wel zesentwintig sluizen! Dat de bemanning na zo'n dag de uitputting nabij is, behoeft na het voorgaande geen toelichting!

Een tunnel van 193 meter lang is (na Ham en Revin) eigenlijk al geen echt probleem meer: de *Tunnel de St. Aignan* heeft bovendien (in dit geval) het voordeel dat ie maar een paar centimeter breder is dan het schip, en aan weerszijden van goede houten balken voorzien. Als het schip eenmaal met de kop in de tunnel zit, is het een kwestie van het roer loslaten en het motorvermogen aan laten staan, en als roerganger maar even een kopje koffie gaan drinken: tien minuten later loopt het schip vanzelf de tunnel weer uit!

Na zes sluizen en de tunnel worden we voor het eerst geconfronteerd met het fenomeen 'scheidingspand': het hoogste kanaalpand in het traject. De meeste Nederlanders staan niet stil bij de bijzondere problemen, die de Franse waterwegen aan hun bouwers stellen, zoals het 'vol water houden van het kanaalgedeelte, dat het hoogste is van een bepaalde passage. De Franse waterbouwkundigen hebben een ware kunst gemaakt van de oplossingen voor deze vulproblemen. Bij *Le Chesne* bevindt zich het hoogste pand van het Canal des Ardennes, vanaf *Le Chesne* daalt het kanaal weer, om verderop (eerst onder zijn eigen naam en dan als Canal Latéral à l'Aisne) de rivier de Aisne te gaan volgen in zijn afdaling richting Marne en Seine. De scheidingspanden duiden altijd, zo leert de nieuwsgierige amateurwaterbouwkundige al snel, de stroomscheiding tussen twee rivieren aan; in dit geval die tussen Maas en Aisne, of, in het groot gedacht, tussen Maas en Seine, dus tussen Noordzee en Oceaan. Dat we na het scheidingspand onmiddellijk op een afdaling door middel van een keten van maar liefst 26 sluizen zouden stuiten, hebben we niet verwacht en ons gestelde einddoel van de betreffende vaardag hebben we dan ook al spoedig als onhaalbaar moeten opgeven. We hadden gedacht Rethel te halen, maar halen ternauwernood het zijkanaal naar Vouziers. Op de driesprong maken we vast en driekwart van de bemanning valt als een blok in slaap!

Gelukkig is het Canal des Ardennes niet overal zo 'steil': de volgende dag blijken we weliswaar nog steeds een aanzienlijke hoeveelheid sluizen te verwerken te krijgen (nu, na het scheidingspand, allemaal bergafwaarts, wat voor het binnenlopen

lastiger is, omdat het schip dan zo hoog boven de sluiswanden uittorent), maar de onderlinge afstanden worden wat redelijker, zodat er tussendoor rust genomen kan worden: iedere vijf kilometer een sluis.

Op dit traject maken we kennis met de bijzondere techniek van het elkaar tegenkomen van twee spitsen. Het kanaal is immers iets meer dan tien meter breed, een spits iets meer dan vijf: dat laat niet veel ruimte over. De beroepsschippers leggen, als ze een andere spits tegenkomen, de twee schepen met de bakboordzijden van de kop tegen elkaar aan, eventueel met een wrijfhout ertussen. Vervolgens geven ze beiden letterlijk vol gas, en duwen elkaar als het ware de oever in. Glijdend langs elkaar aan de ene kant, en schuivend door de modder aan de andere, drukken de twee motoren de schepen naast elkaar; zodra de kop van het ene schip de schroef van het andere voorbij is, gaan de motoren op een lager vermogen, en duwt de wal de schepen weer met de kop naar het midden van het vaarwater. Langzaam glijden ze nu de laatste meters langs elkaar, erop lettend dat de schroeven en roeren niet naar elkaar toe gedrukt worden. Als de operatie voorbij is, wordt er met een armzwaai afscheid genomen.

Elkaar voorbijlopen is op dit vaarwater domweg niet mogelijk, behalve op een beperkt aantal plaatsen waar het water breder is. Doorgaans heeft voorbijlopen echter geen enkel nut, aangezien toch alle schepen in het kanaal, door de sluisen, het tempo van de traagste schipper moeten aanhouden. Immers, tegen de tijd dat een sneller schip aankomt bij de sluis, waar een trager schip net uit vertrokken is, moet het wachten tot de sluis weer voor hem is klaargemaakt. Doorgaans vaart men dus allemaal trouw in een colonne met dezelfde snelheid achter elkaar, en (wat erger is) men vertrekt 's morgens ook op dezelfde tijden (zes uur!) en vaart ook meestal tot dezelfde tijd door (half acht 's avonds). Wij merken hoe dwingend die regel is, als het op zekere dag vrijwel onmogelijk blijkt om tussen de gestaag langs varende schepen in te voegen om de volgende sluis in te komen. Omdat we pas om negen uur vertrokken zijn (wat blijkbaar volgens de geldende norm te laat is), weigeren de sluiswachters een vrachtschip op ons te laten wachten! Wel iets om rekening mee te houden als men een ontspannen vakantie heeft gepland!

Na 88 kilometer (en 44 sluisen!) bereikt men bij Vieux-lès-Asfeld de plaats, waar het Canal des Ardennes 'naadloos' overgaat in het Canal Latéral à l'Aisne. Waarom deze naamsverandering juist hier plaats heeft, is niet duidelijk: wellicht is het Canal des Ardennes later dan het Canal Latéral aangelegd, en had het tweede vroeger een in Vieux doodlopende zijarm, waarop het nieuwere kanaal is aangesloten. Bewijs voor deze veronderstelling hebben we echter nergens kunnen krijgen, dus het zal wel altijd een raadsel blijven. We leggen niettemin de laatste 18 kilometer van het traject tot aan de afsplitsing van het Canal de l'Aisne à la Marne (bij Berry-au-Bac) met na Vieux-lès-Asfeld nog slechts twee sluisen (welk een luxe) zonder verdere verrassingen af.

3.3 Het Canal de l'Aisne à la Marne

Van het Canal Latéral à l'Aisne kan men via de Aisne, het Canal Latéral à l'Oise of het Canal de l'Aisne à la Marne andere vaarwegen bereiken. Onze keuze voor het laatste kanaal werd ingegeven door twee factoren: de ligging van de fraaie stad Reims langs dit kanaal, en het feit dat dit kanaal de vaarrichting al enigszins terugbuigt naar het oosten. Dit kanaal, bijna 60 kilometer lang, telt 24 sluizen en een 2,5 kilometer lange tunnel; het is dus werken geblazen voor de bemanning, zeker omdat de meeste van de sluizen op betrekkelijk korte afstanden geconcentreerd zijn, zoals op de eerste tien kilometer tot aan Courcy, waar (inmiddels weer 'bergop') de eerste negen sluizen genomen moeten worden.

Wij varen het kanaal in op de ochtend van de 13de juli, ons niet bewust van de consequenties daarvan. Omdat we van plan zijn de *Quatorze Juillet*, de nationale feestdag op 14 juli, in de stad Reims door te brengen (er zijn op die dag altijd veel feestelijkheden en groots vuurwerk in de grotere steden), denken we niet veel haast te hebben, en rustig aan (en met grote pauzes tussendoor) sukkelen we van sluis tot sluis. Met het beroepsverkeer hoeven we geen rekening te houden, want dat is er vandaag al helemaal niet meer: alle péniches zijn blijikbaar al voor het feest naar hun thuishaven teruggekeerd. Als we tegen sluitingstijd de op één na laatste (automatische) sluis willen passeren, houdt het schutten ineens op: blijikbaar is er een storing in de machinerie. De dienstdoende sluiswachter is er al binnen het kwartier, en heeft het mankement in vijf minuten verholpen, zodat we alsnog geschut worden.

Bij de laatste sluis voor Courcy (tevens de laatste voor Reims) blijkt echter, dat we te vroeg gejuicht hebben: hoewel het pas kwart over zeven is (de sluizen draaien officieel tot half acht) staan de lichten van de sluis al gedoofd; we weten wat dit betekent: niet meer draaien tot overmorgen vroeg! De Reims-plannen moeten in de kast, behalve voor diegenen die dapper genoeg zijn om de tocht naar Reims (circa tien kilometer over de weg) per fiets te maken, wat de helft van de bemanning blijkt te doen. Schipper en stuurlieden takelen met de autokraan de auto en de scheepsmotorfiets aan wal, en reizen comfortabel' naar Reims.

De stad Reims is zeker een toeristisch bezoek waard. Het oude centrum met een winkel-voetgangersgebied is fraai, de kathedraal mag niet gemist worden, en de vele pleinen en parken met grote kriskras door de stad lopende boulevards geven de stad het aanzien van een iets kleinere variant op Parijs. En op de *Quatorze Juillet* levert de stad het gebruikelijke beeld van kermissen, markten, op straat dansende menigten en vuurwerk, zoals iedere andere grote Franse stad. De afwisseling, die dit walvertier oplevert, is aangenaam na de dagen lange vaartochten en de inspanningen van het schutten door zoveel sluizen.

De eigenlijke doorvaart door de stad Reims daarentegen is erg teleurstellend: het kanaal doorkruist niet (zoals veel oude kanalen gelukkig doen) het centrum van de

stad, maar wordt er met een grote boog omheen geleid, waardoor het uitzicht op de stad beperkt blijft tot de industriegebieden aan de stadsrand, en die leveren vanzelfsprekend niet de fraaiste beelden op.

Na Reims meet het kanaal nog 35 kilometer tot het uitkomt in het Canal Latéral à la Marne bij Condé-sur-Marne: zeven sluizen omhoog naar het scheidingspand en de *Tunnel de Mont-de-Billy*, acht sluizen naar beneden tot het Marnekanaal. Het scheidingspand is behoorlijk lang (meer dan 10 kilometer) en de tunnel is spectaculair: bijna 2,5 kilometer door de rots uitgehakte tunnelbuis, die - hoewel de waterkaarten aangeven dat grotere schepen hier gesleept worden - op eigen kracht bevaren blijkt te kunnen worden: als we tenminste na enig wachten-voor-rood-licht de seinlampen op groen zien springen stoomt de enige andere daar afgemeerde spits onverdroten op de tunnelopening af, en besluiten wij er maar achter aan te gaan, om onze kans op een doorvaart niet nodeloos te laten lopen. De tunnel blijkt met plafondlampen verlicht, maar de lampen zijn zwak en van enige luchtverversing blijkt geen sprake. Al snel heeft de spits voor ons (die half geladen is en met de motor op een behoorlijk hoog toerental door de tunnel sukkelte) de atmosfeer dusdanig verpest, dat ademen moeilijk wordt, en het zicht tot bijna niets gereduceerd is door de dampen uit de twee motoren. Onze motor (een goeie ouwe gloeikopdiesel van rond de eeuwwisseling) heeft het er moeilijk mee en krijgt af en toe hoorbaar gebrek aan lucht, een euvel, dat een van de bemanningsleden slim oplost door om de paar minuten een stoot perslucht uit de startcilinder in de machinekamer te spuiten.

Het varen zelf is geen probleem: aan weerszijden van de iets meer dan vijf meter brede vaargeul is een stevige geleide-balk aangebracht, zodat de langzaam voortglijdende schepen eigenlijk niet eens op hun roer hoeven letten. Alleen blijkt de breedte op sommige plaatsen ineens sterk verminderd te worden: het tunneldak is op onregelmatige afstanden gestut door stalen boogspanten, waar het geleide-hout overigens keurig op is aangepast, alleen stoot dat nogal, als de balk het schip plotseling een stukje naar bakboord of stuurboord duwt. Met de razende motor van de andere spits voor ons en onze af en toe wat naar adem happende zacht puffende diesel onder ons drijven we een uur lang voort, allengs benauwder door het nu zeer hinderlijke zuurstofgebrek en turend in de smogwolk voor ons. Na een kwartier tunnelvaren wordt het saai; na een half uur beginnen de meeste mensen naar binnen te gaan om de stank te ontvluchten en omdat er toch niets te zien is; na drie kwartier is iedereen geïrriteerd en benauwd; na meer dan een uur staat iedereen weer buiten, gespannen te wachten en te hopen op uitzicht op het eind van de tunnelbuis!

Als dat uitzicht eindelijk komt, is bijna iedere opvarende merkbaar opgelucht: hoe zal zo'n doorvaart zijn als er niet twee, maar tien spitsen achter elkaar de tunnel induiken? Dat lijkt onverantwoord!

Naarmate de witte punt van de opening dichterbij komt en verandert in een wit vlak en weer later in een witte Romaanse boog, wordt pas goed zichtbaar hoe vreselijk vuil de lucht hier is: blauwe dampen stromen mee naar het tunneleinde, werkelijke wolken van gas en stof! Als we ten slotte - de spits is er dan al een paar minuten uit - de tunnelbuis verlaten en omkijken, zien we een wolk uit de tunnel naar de hemel klimmen, die net zo dik en vet is als een oververhitte frituurpan! Geen wonder dat we naar adem stonden te snakken!

Omkijkend ontdekken we het wachthuisje van de tunnelwachter - tevens sluiswachter voor de trap van zeven sluizen die na de tunnel de afdaling naar het Marneniveau vormt - steil tegen de berg geplakt. En dan wordt ook pas duidelijk waarom de lucht in de tunnel zo vies was: met gebaren vraagt de sluiswachter ons, of de luchtverversing wel of niet werkte...! Als we neen gebaren, horen we oven later achter ons een diep gebrom en een grote wolk wordt uit de tunnel geblazen. Het gebrom houdt aan, maar de wolk is met twee minuten geheel verdwenen en niets dan brandschone lucht komt uit de tunnel gewaaid! En dan te bedenken...!

Nog wat na-hoestend en de nu schone lucht met diepe teugen inademend, en met de motor nog niet op volle toeren om hem even te laten wennen aan het nieuwe zuurstofgehalte, dalen we in snel tempo de zeven vlak achter elkaar gelegen sluizen van de sluizen trap af, en even verder ook de laatste sluis naar het Canal Latéral à la Marne.

3.4 Het Canal Latéral à la Marne

Een 48 kilometer lang kanaal met maar elf sluizen: een waar paradijs voor de nu echt sluis-moede bemanning van de spits waarmee we onderweg zijn: een sluis per vijf kilometer betekent slechts één man fulltime in touw (de roerganger) terwijl één ander bemanningslid op z'n dooie akkertje het assisterende werk kan doen. Uitrusten dus, na het harde werk van de elkaar snel opvolgende sluizen uit de twee vorige kanalen.

Ook in andere opzichten is dit kanaal rustiger: de sluizen liggen op regelmatige afstanden van elkaar, waardoor het verkeer (zowel de stroom spitsen voor en achter ons als onze tegenliggers) vanzelf op een aangename wijze wordt geregeld en niemand erg veel haast blijkt te hebben. Als we bovendien een zeer snel varende, want lege, spits achter ons (waarop we door een van de meefietsende sluiswachters worden geattendeerd) over de marifoon in het Frans meedelen dat hij wat ons betreft wel even vóór mag, blijken we het gemaakt te hebben bij de beroepsvaart in het kanaal: niet alleen put de oplopende schipper zich over de marifoon minstens een kwartier lang uit in dankbetuigingen (daarmee het gehele marifoonverkeer op het kanaal zo ongeveer lam leggend), maar ook alle andere schippers (die ongetwijfeld meegeluisterd hebben) steken steeds vriendelijker hun hand op als ze ons tegenkomen, en hebben de doorgaans wat wantrouwende

onderzoekende blik waarmee ze ieder onbekend schip opnemen vervangen door een stralende lach.

Steden om onrust en lawaai over ons uit te gieten zijn er ook al niet: het stadje Châlons-sur-Marne (onvergelijkbaar met de grote stad Chalon-sur-Saône) blijkt een groot uitgevallen en vooral slapend dorp te zijn, waar we, zoals in Reims, door de industriegebieden worden geleid in plaats van langs kathedralen en stadsparken. En voor de rest liggen er nauwelijks stadjes en dorpjes langs het kanaal, zodat de gehuchten die vaak bij een sluis zijn ontstaan de enige tekenen van menselijk leven zijn, en voorlopig ook de enige plaatsen waar gefoerageerd kan worden.

Een van de opmerkelijkheden van de kanalen wordt ons deze dag duidelijk: de nieuwsgaring in de binnenvaart werkt uitstekend: een Nederlandse kennis die besloten heeft ons schip te zoeken om een paar dagen mee te varen gaat vanaf een stadje vijftig kilometer verderop (langs een ander kanaal!) op zoek, en informeert bij een paar sluizen; zijn vragen resulteren in een verzoek van een van de binnenschippers over de marifoon of wij gesignaleerd zijn; en hoewel we deze vraag zelf niet ontvangen (het blijkt geen doen de marifoon constant te beluisteren: het accent is dusdanig, dat zelfs de betere francofielen onder ons er weinig van verstaan), wordt door een van de ons passerende schepen aan het vragende schip onze positie doorgegeven, zodat de betreffende kennis keurig naar een van de sluizen waar we nog langs moeten komen wordt gedirigeerd; hij hoeft ons vervolgens alleen maar op te wachten. Als wij even later over de marifoon de beide Franse schippers bedanken, is het feest compleet: de uitwisseling van beleefdheden en hartelijkheden bezet het marifoonkanaal minstens een uur! Voor de komende weken blijkt deze goodwill ons veel voordeel op te leveren. De roddels over ons schip reizen ons zover vooruit dat we overal als een beroepsschip worden behandeld vanaf deze dag, en met grote vriendelijkheid en égard bejegend.

Door dit alles legt de bemanning de enkele tientallen kilometers van het Canal Latéral à la Marne in een vrolijke stemming af en wordt de plaats waar het splitst in twee andere kanalen (het Canal de la Marne au Rhin en het Canal de la Marne à la Saône), namelijk Vitry-le-François, zonder enig probleem of oponthoud bereikt.

In Vitry is de soms historisch betreurenswaardige vorm van moderniseren van de kanalen goed te zien: het Canal Latéral à la Marne is er over enkele kilometers omgeleid door een nieuw, saai, kaarsrecht kanaal, dat ver buiten het stadje uitmondt in het Canal de la Marne au Rhin. Wij slaan, hoewel ons reisdoel linksaf gelegen is, rechtsaf terug Vitry in, en meren af op het punt waar oorspronkelijk het Canal Latéral à la Marne het Canal de la Marne à la Saône en het Canal de la Marne au Rhin ontmoette. Nu is deze driesprong nog slechts een haakse bocht, met vanuit het oosten het kanaal naar de Rijn, en vanuit het zuiden het kanaal naar de Saône; de oude bedding van het lateraalkanaal door het stadje bestaat nu nog slechts als een doodlopende inham, waar op niet al te handige wijze een paar aanlegsteigers

voor plezierjachten zijn gemaakt. Honderd meter verder stad-inwaarts blijkt het oude kanaal geheel gedempt: een lawaaige snelweg is in de plaats gekomen van het eertijds fraaie en rustige vaarwater. Ooit krijgt men nog wel spijt van zulke ontwikkelingen, en als er nog eens een stadsbestuurder met echt inzicht komt, is het zelfs niet onwaarschijnlijk dat besloten wordt de oude toestand te herstellen: het zal lonen.

Op het kruispunt van de ooit drie, nu twee, kanalen maken we vast en besluiten in het dorpje Vitry te overnachten en een vrije dag te nemen alvorens de tocht over het Canal de la Marne au Rhin naar het oosten te aanvaarden. Wandelend bekijken we nog de eerste kilometers van het Canal de la Marne à la Saône, langs het piepkleine schippersbeursje op de stuurboordoever, en verder naar de eerste sluis, waar de versleten mechaniekjes op de handgedraaide sluisdeuren (hier is nog weinig of niets gemechaniseerd of geautomatiseerd) weer een beetje heimwee naar het Canal du Midi veroorzaken. Dat de verbinding naar de Saône te weinig beroepsvaart over heeft om het kanaal naar behoren te onderhouden is, hoe fantastisch de rust voor de pleziervaarder ook zal zijn, een ramp: hopelijk ziet een bevlogen bestuurder ter plaatse het belang van deze waterwegen in voordat ze definitief buiten gebruik worden gesteld: want de geschiedenis van andere kanalen (Canal d'Orléans, Canal du Berry, een groot deel van het Canal de Nantes à Brest) heeft geleerd, dat zodra de scheepvaart uit een kanaal verdwenen is, de mogelijkheid om zo'n kanaal in stand te houden bijna nihil is: binnen de kortst mogelijke keren blijken er vaste bruggen vlak boven het waterniveau overheen te worden gebouwd, worden wegen op dammen gelegd met hoogstens een rioolbuis eronderdoor, worden stukken van het vaarwater volgestort, en zo al meer. De kans om van zo'n in onbruik geraakt water ooit nog weer een bevaarbaar water te maken worden met het jaar kleiner. Dat deze vorm van restauratie toch op sommige plaatsen uitgevoerd is (de afdalingssluisen vanuit het Canal Latéral à la Garonne in de Tarn en de Baise, alsmede de Seille - een zijrivier van de Saône-en een aantal kleinere kanalen in Bretagne) strekt tot grote vreugde en schept hoop dat het stelsel van waterwegen misschien uiteindelijk toch de waardering (en daarmee de middelen) zal krijgen die het nodig heeft om de instandhouding en het onderhoud te waarborgen. Eenieder die de potentie van deze kanalen voor het toerisme beziet, kan alleen maar tot de slotsom komen dat sluiting van waterwegen neerkomt op het slachten van de spreekwoordelijke kip met de gouden eieren.

3.5 Het Canal de la Marne au Rhin (Branche Ouest, tot Toul)

Het Canal de l'Est is door het gebruik van een bevaarbaar deel van de Moezel nabij Toul-Nancy in een Branche Nord en een Branche Sud verdeeld. Datzelfde stuk Moezel verdeelt het Canal de la Marne au Rhin in een Branche Est en een Branche Ouest. In onze tocht beperken we ons dan ook tot de westelijke tak van dit kanaal,

want bij Toul kunnen we de Noord-Zuidroute weer oppikken en hetzij naar huis terugkeren hetzij verder naar het zuiden afzakken.

De westelijke tak van het Canal de la Marne au Rhin is tot aan de kruising met het Canal de l'Est (Branche Nord) bij Troussey 113 kilometer lang, de stad Toul ligt nog 20 kilometer verder. Tot het Canal de l'Est telt het kanaal 82 sluizen en een (superlange) tunnel; de laatste 20 kilometer tellen nog eens 15 sluizen en een tunnel! Geen gebrek aan activiteiten voor de bemanning dus!

De enige stad van meer dan uiterst geringe betekenis is Bar-le-Duc, dat halverwege de klim naar het scheidingspand gelegen is. Als een school voor roergangers ooit op zoek zou zijn naar een kanaal waar naar hartenlust op alle problemen van de navigatie geoefend kan worden, komt men ongetwijfeld op het Canal de la Marne au Rhin uit, en meer in het bijzonder op het meest westelijke deel ervan: 70 sluizen op 80 kilometer stijgend kanaal! Als we het scheidingspand bereiken, is iedereen letterlijk uitgeput, omdat we dagenlang roofofbouw op de bemanning hebben moeten plegen. Een eerder genomen besluit om een zijkanaaltje, het Canal d'Houdelaincourt, dat vanuit het scheidingspand naar de gelijknamige plaats aftakt, wordt dan ook met eenheid van stemmen teruggedraaid: niks zijkanaal, het is zo al vermoeiend genoeg!

Toch worden we, bij datzelfde Houdelaincourt, met een ongewenste verplichte pauze opgezadeld: in het scheidingspand blijkt ook de tunnel van *Mauvages* te liggen, iets dat we op de waterkaart wel hebben gezien, maar waaraan niemand bijzondere aandacht heeft geschonken, mede gezien de soepele ervaringen bij eerdere tunnels.

Deze tunnel blijkt anders: als we, nu door zeer hoge en steile heuvels varend, die dichtbegroeid met struikgewas en absoluut onbegaanbaar en ontoegankelijk zijn, ineens, vlak na de afsplitsing van het zijkanaal, een bocht doorkomen en bij de westelijke tunnelingang tegen de rotswand aankijken, blijkt de veronderstelling dat we vandaag nog een aardig eind zouden vorderen weer eens mis: deze tunnel mag men niet op eigen kracht door, in verband met de lengte van de tunnelbuis en het ontbreken van luchtverversing (waar hadden we dat meer gehoord?). Volgens een niet al te duidelijk bord bij de ingang wordt er twee keer per dag van west naar oost en twee keer per dag van oost naar west gesleept door de *bateau de touage électrique*, en om te bewijzen dat hier niet wordt gelogen hangt, een beetje slap, een elektrische bovenleiding midden boven het kanaal, op een hoogte die, als wij in het stuurhuis staan (waarvan nog altijd de wanden neergeklapt zijn), de kabel nauwelijks tien centimeter boven onze hoofden doet uitkomen!

Wat erger is: de tijden voor de sleep van west naar oost (onze vaarrichting) blijken half twee des middags (en dat is het al geweest) en half zeven 's morgens (dus dat zal het worden, morgenochtend!). Er zit dus niets anders op dan voor de tunnelingang vast te maken (er ligt al een andere spits te wachten) en te zien of we

de bewoonde wereld kunnen bereiken, wat vanaf de tunnelingang nog een aardige wandeling door dicht struikgewas blijkt op te leveren, en dezelfde tocht, na het avondeten, door het aardedonker kost ons bijna een paar bemanningsleden. Enfin, alles loopt allemaal nog goed af, en om elf uur 's avonds duikt iedereen zijn kooi in, met het oog op de vermoedelijke wektijden voor de volgende morgen.

Roerganger en twee bemanningsleden zijn keurig op tijd op, als om vijf voor zes ineens een vreemd uitgedost drijvend gevaarte uit de tunnelingang komt geschoven, met het geluid van een zware ankerlier in plaats van de verwachte superstille elektromotor: als het gevaarte naderbij komt blijkt het geen schroeven te hebben, maar zich aan een ketting die over de kanaalbodem ligt voort te trekken. In afwachting van aanwijzingen van de bemanning van de sleper staan we op voor en achterschip wat toe te kijken, en als de spits die voor ons ligt ons een tros toegooit, pakken we die 'hulpvaardig' aan. Maar ineens dringt het met een schok tot ons door dat die tros bedoeld is om ons mee de tunnel in te slepen, waar het elektrische bootje juist in verdwijnt: nét op tijd slagen we erin de twee trossen waarmee we nog aan de walbolders vastzitten, los te gooien en met een geweldige sprong weet de laatste aan wal nog juist in het gangboord te springen: zonder enige uitleg of toelichting is de sleper, die aan de voorste spits een sleeptros had vastgemaakt, van vaarrichting veranderd en vertrokken op zijn tweemaal daagse reis door de vijf kilometer lange buis.

Achter ons heeft de avond tevoren nog een klein plezierjachtje vastgemaakt, dat nu - met verloren blik stond de schipper ons na te kijken - een halve dag dreigt te verliezen. Met de gebruikelijke Nederlandse neiging tot opstand in geval van onrechtvaardigheid gebaren we hem, juist voordat we zelf de opening in gesleept worden, zijn motor te starten en achter ons aan te komen. Hij doet het en twee minuten later kunnen we hem een tros aanreiken met de bootshaak, die zijn vrouw behendig om een boldertje slaat: ze hebben het gehaald (en een halve dag wachten uitgespaard).

De 4878 meter die de tunnel lang is, zou op eigen kracht in één à anderhalf uur kunnen worden gevaren. Het sleepapparaat blijkt echter de tijd te hebben (wat geen wonder is, het vaart immers volgens dienstregeling) en er bijna drie uur over te doen. Intussen zit alles en iedereen in het stikdonker, want het ontsteken van buitenlampen is verboden. Bovendien wordt het ijskoud, als in een zeer diepe kelder, wat de tunnel met honderden meters gebergte erboven in feite natuurlijk ook is. Een roerganger op zijn post houden heeft eigenlijk geen enkele zin, maar het slepen blijkt gepaard te gaan met behoorlijke rukken aan de ene tros waarmee we aan de spits voor ons vastzitten en voor de zekerheid laten we iemand continu die tros bewaken: het vooruitzicht om midden in deze tunnel achtergelaten te worden bevalt ons niet! En met iedere dreun tegen de geleide-houten langs de geul, en met ieder kraakje in de tros, kijken we dan ook onwillekeurig of de afstand tot het achterschip van de spits voor ons niet groter wordt. Het jachtje achter ons

zit ook braaf op wacht bij de lus van onze tros op zijn bolder (hoewel een tros van twee duim dik van een jachtje van tien ton niet veel te lijden zal hebben). Urenlang, gehuld in de dikste jassen die we kunnen vinden, zitten we zo te wachten op het einde van de tunnel, in de stilte waarin alleen het gerammel van het kettingwiel voor ons klinkt, en ervoor zorgend uit de buurt van het zo onaanzienlijk lijkende stroomkabeltje boven ons hoofd te blijven!

Na wat een eeuwigheid lijkt doemt er, heel in de verte, een lichtvlekje op: het einde van de tunnel! De spits voor ons heeft het ook gezien, want even later horen we een startmotor en onmiddellijk daarna het aanslaan van zijn zeer zware scheepsmotor. Omdat het starten van onze ouwe gloeikopdiesel nogal wat voeten in aarde heeft, duiken ook bij ons twee man de machinekamer in om het stoere apparaat aan de praat te maken: na een klein kwartiertje oliën, brandstof pompen, vetten, op stand zetten, en perslucht toelaten, klinkt de bekende zucht van de eerste cilinderslag, en hijgend slaat de motor aan, waarna de fijn-afstemming van de brandstoftoevoer wordt afgeregeld en de nu geoliede bemanningsleden weer naar boven kunnen.

Het blijkt net op tijd te zijn: even onverwacht als de sleper ons aan de westelijke kant heeft opgepikt, gooit hij de spits vóór ons (en die spits op zijn beurt ons) los en wijkt uit naar een inham in het vaarwater. Als we later waren begonnen met starten, zouden we nu stuurloos in het kanaal drijven. We gebaren het jachtje, dat nog steeds zijn motor niet draaiend heeft, dat we weer op eigen kracht varen en zodra hij gestart is halen we onze tros binnen en vervolgen onze tocht, nog steeds verkleumd van de kou, langs een dalende sluizentrap naar het stadje Void, alwaar we aanmeren om boodschappen te doen, voorraden aan te vullen, en -vooral - ons te laten vollopen met drank!

En nu blijkt weer eens, dat de Franse waterwegen hun verrassingen voor de minst gelegen en minst verwachte momenten bewaren: we hebben de spits in een zeer breed gedeelte van het kanaal, tegenover een graansilo waar druk geladen en gelost wordt, zachtjes tegen de oever laten drijven en zonder hard te trekken een tros aan weerszijden naar een boom gehangen. Er is ook nauwelijks golfslag van langsvarende schepen, dus veel bewogen heeft de spits niet in het uurtje dat we daar lagen. Desalniettemin blijkt bij een poging weer uit Void te vertrekken, dat het schip zowel voor als achter muurvast in de modder zit! Vele pogingen om met schroef en roer beweging in het achterschip te krijgen mislukken en handkracht op het voorschip richt al helemaal niets uit. Door alle pogingen lijkt het schip zich bovendien eerder dieper in de modder te werken dan eruit, dus na een half uur proberen gaan we zitten beraadslagen wat we kunnen bedenken om dit probleem op te lossen. Een kabel naar de overkant brengen is, gezien de breedte van het vaarwater hier (zo'n honderd meter) geen haalbare optie en het anker is te zwaar om het met het roeibootje een eindje naar midden vaarwater te brengen. Andere bevestigingspunten, die zouden kunnen dienen om het schip met behulp van zijn

eigen motorlier vlot te trekken, kunnen we niet vinden. Goede raad lijkt duur.

Dan komen we op het idee om via de marifoon assistentie van een andere spits in te roepen en ja hoor, onze goodwill uit het Canal Latéral à la Marne is zelfs tot hier doorgedrongen: binnen een kwartier kondigt de Franse péniche *Le Plat du Jour* zijn komst aan over de marifoon, en tien minuten later heeft hij met een bootshaak een van onze trossen aangepakt en rond zijn achter-bolder gehangen. Als hij gas geeft, spuit er een waterkolom van bijna twee meter omhoog bij zijn roer, en zijn vermogen blijkt voldoende: zuchtend glijdt ons achterschip *Le Plat du Jour* achterna, en als we helemaal vlot van de kant zijn, gooit de schipper met een achteloos gebaar de tros los, wuift, en wil zonder meer weer vertrekken. Wij geven een duw op onze luchthoorn en als hij opkijkt, gooit een van de bemanningsleden een fles goede wijn naar *Le Plat du Jour*: de schipper vangt hem bijna onverschillig, wuift even ten dank en is vertrokken.

Even verder naar het oosten kruist het Canal de la Marne au Rhin met een fraai, smal aquaduct de Maas, die hier als Meuse nog een nietig stroompje is, en alleen in tijden van heftige regenval de lengte van het aquaduct waard is. Het Canal de l'Est, goeddeels de gekanaliseerde Maas, komt pas een paar kilometer ten noorden van de kruising voor het eerst in de Maas uit, bij Euville. Ten zuiden van dit dorp is ook het Canal de l'Est een echt, volledig kanaal, tot het punt twintig kilometer bezuiden de kruising waar het in de gekanaliseerde Moezel uitmondt. We glijden het aquaduct over 'met losse handen' omdat het vasthouden van het roer hier geen enkele zin heeft: het vaarwater is precies even breed als de spits, dus de geleidebalken sturen het schip het aquaduct over. Twee kilometer verder komen we bij de samenvoeging met het Canal de l'Est, en gaat het naar het zuiden op de tunnel van Foug af.

Onze ervaringen met tunnels tot nu toe heeft bij de gehele bemanning een collectieve 'tunnelhaat' veroorzaakt. Maar onze verwachting, dat de tunnel van Foug weer de veroorzaker van rampen en tegenspoed zal zijn, blijkt overtrokken: verkeerslichten regelen aan de noordkant de invaart, en de tunnel blijkt kaarsrecht en goed verlicht te zijn, en bovendien is 860 meter ietsje minder dan de vijf kilometer lange tunnel die we al achter de rug hebben. Probleemloos komen we dan ook in de dubbele sluizen aan de andere kant van de tunnel uit: dubbel, in de zin van twee sluisgolken naast elkaar. Vandaar is het bereiken van de stad Toul - het einddoel van onze reis - een kwestie van nog dertien sluizen naar beneden om in de gekanaliseerde Moezel te belanden, waar we bij de Écluse de Toul (in feite de oude sluis nr. 53 van het Canal de l'Est) onze afgewerkte olie en andere scheepsafval kunnen deponeren om vervolgens in de stad terug te keren teneinde een aanlegplaats te zoeken in de Port de France, tussen de eerder gepasseerde sluizen 25 en 26. In het beroemde restaurant "La Belle Époque" vlak bij de haven besluiten we, moe maar veel ervaringen rijker, deze tocht; van hier zal het schip leeg, met een andere bemanning, naar Nederland terugkeren.

4 Vaarvoorschriften, benodigdheden, adressen

4.1 Papieren

In Frankrijk moet elk schip langer dan 2 meter beschikken over een vlaggenbrief, in Nederland verkrijgbaar bij de ANWB, afdeling Waterrecreatie, het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond (KNWV) en de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC). Met de aanvraag van een vlaggenbrief is enige tijd gemoeid! Over de erkenning door de Franse douane van andere registratievormen dan de vlaggenbrief (ICP, IVR, kadaster) wordt in EG-verband onderhandeld, doch tot nu toe zonder resultaat (1989).

Indien voor de vaart met een bepaald type schip in Nederland een vaarbewijs is voorgeschreven, moet dat vaarbewijs ook in Frankrijk getoond kunnen worden. Als Nederlanders met een in Frankrijk geregistreerd schip varen, moeten ze erop letten dat in Frankrijk de verplichting van een vaarbewijs al veel algemener geldt dan in Nederland; om niet voor onaangename verrassingen te komen staan is het raadzaam tevoren te informeren of men met een bepaald scheepstype op het gewenste vaarwater mag varen. Tevens moet het op dat moment geldende vaarreglement (BPR) in steeds de laatste versie zich aan boord bevinden.

Een verzekering is in Frankrijk niet verplicht. Het verzekerd zijn tegen de kosten van wettelijke aansprakelijkheid (WA) moet echter sterk aangeraden worden, gezien de reële kans op kostbare schade aan derden, die men met een schip nou eenmaal altijd loopt. Men bedenke daarbij dat ook schade aan de vele waterbouwkundige werken soms op de veroorzaker wordt verhaald: dat dat behoorlijk in de papieren kan lopen zal iedereen duidelijk zijn.

4.2 Douane

Voor een maximale duur van zes maanden krijgt men vrijstelling van invoerrechten over het schip. De vrijstelling geldt in principe alleen voor privé gebruik, en vervalt zodra men het schip verhuurt of ver-chartert.

In- en uitvoer van deviezen is regelmatig aan veranderingen onderhevig in Frankrijk. Aanbevolen moet worden om in principe niet meer dan 5000 Franse francs cash mee te nemen, en de rest van de benodigde fondsen door middel van postbankkaarten (bij de postkantoren), eurocheques (bij de meeste banken en hotels) of creditcards te verwerven. Binnenkort is automatisch opnemen van geld met gebruik van de in Nederland gangbare elektronische bankpasjes ook in Frankrijk mogelijk.

In- en uitvoer van consumptiegoederen is tot 1992 nog aan enige beperkingen onderhevig; daarna is deze in- en uitvoer geheel vrij.

4.3 Voorschriften en regels

Enkele bijzondere voorschriften zijn de moeite van het vermelden waard:

- de maximumsnelheden van 10 tot 25 kilometer per uur op rivieren en van 6 tot 10 kilometer per uur op kanalen;
- het vaarverbod op kanalen en gekanaliseerde rivieren voor schepen zonder motor;
- de zwemvestverplichting bij vaart tijdens mist, sneeuw, ijzel of ijsgang;
- absolute voorrang voor de beroepsvaart;
- en ten slotte het verbod om bij afwezigheid van de sluiswachter een sluis te bedienen (met uitzondering van de automatische sluisen zolang de sluisaallampen branden).

De regeling van vrije doorvaart voor berg- en dal-vaart is in principe gelijk aan de regeling in het BPR; wel werkt de bepaling van wat bergvaart en wat dal-vaart is vaak verwarrend, omdat veelal de gehele loop van een kanaal aan weerszijden van de scheidingspanden) tot berg- of dal-vaart wordt benoemd, ongeacht de daadwerkelijke stijging of daling van de betreffende vaarrichting. Zo is in het Canal du Midi de dal-vaart gedefinieerd als de vaart van Middellandse Zee naar Atlantische Oceaan, ondanks het feit dat men tot aan de Col de Naurouze stijgt bij iedere sluis, en ondanks het feit dat het waterpeil van de Atlantische Oceaan bij Bordeaux acht meter hoger is dan dat van de Middellandse Zee bij Agde. Men doet er daarom goed aan steeds de betreffende waterkaart te raadplegen voor de algemene nautische voorschriften.

4.4 Uitrusting

Zorgt u bij het voorbereiden van uw vaartocht naar Frankrijk in ieder geval voor het in orde hebben van die uitrusting, die ook in het Nederlandse vaarwater voorgeschreven is: bijvoorbeeld de noodvlaggen N en c, eventuele signalen, reddings-materiaal, zwemvesten indien de vorm van het schip die nodig maakt, en de voorgeschreven verlichting (die overigens alleen 's winters nodig kan zijn gezien de sluiting van de meeste wateren voor de nacht). Buiten de voorgeschreven scheepsuitrusting dient u te zorgen voor voldoende bescherming van uw schip door stootwillen, stootkussens, roltouwen of andere afdoende tegen stoten beschermende maatregelen. Voor kleine en kwetsbare scheepjes wordt aangeraden aan weerszijden van het schip een buigzame plank op te hangen en tussen die plank en de scheepshuid stootkussens of willen te hangen; het vele heen en weer dansen in de sluisen kan op die manier geen schade aan het schip toebrengen. Grotere, stalen schepen kunnen volstaan met wrijf houten en stootkussens; het gebruik van niet drijvende stootkussens (zoals de veel gebruikte autobanden) is in alle sluisen verboden: ze kunnen de sluisdeuren blokkeren en daardoor enorme schade veroorzaken!

Ook is het zinnig te controleren of eventuele aansluitingen (gas, elektra, etc.) van aanpasbare koppelingen voorzien zijn. Zo zijn de gasflessen in Frankrijk van andere koppelingen voorzien dan in de Benelux, zodat het nodig kan zijn een Franse

drukregelaar mee te nemen of een reservegasfles. Elektra-aansluitingen die in Nederland gangbaar zijn (de zogenaamde camping-aansluiting) komen in Frankrijk vrijwel niet voor het handigst is het maken van een verloopkabel met aan het stekkereinde een Franse gearde stekker (met de aard-pen in plaats van randaarde). Dan nog kan het voorkomen dat u in jachthavens niet kunt aansluiten vanwege het verschil in gebruikt stekkersysteem. Een echt probleem zal dat overigens niet gauw vormen, want de hoeveelheid plaatsen waar in havens 220 volt beschikbaar is, is minimaal.

Een lange (35 meter) slang om drinkwater aan te vullen is een absolute noodzaak, liefst met een aantal verschillende snelkoppelingen.

Waterkaarten van de kanalen en/of rivieren waarover men vaart zijn werkelijk onontbeerlijk: ze bevatten de noodzakelijke informatie over de bijzonderheden van het betreffende vaarwater, maar ook waarschuwingen voor notoir gevaarlijke punten en situaties! U heeft ze in ieder geval nodig om uit te vinden waar en wanneer u kunt foerageren.

Maar het allerbelangrijkste is: een goed stel meertouwen, ten minste twee maar liever drie, met een minimale lengte van 25 meter per touw, aan een van beide zijden voorzien van een goede stevige ruime lus, en sterk genoeg om het schip ook in wilde kolken te kunnen houden. Een paar stalen grondpennen van circa 50 centimeter lang en 3 centimeter dik kunnen voor niet te zware schepen (tot zo'n 15 ton) nuttig zijn om langs oevers af te meren waar geen bolders zijn.

Verder is een puts handig om de enorme hoeveelheid zand, die ieder schip van het jaagpad langs de kanalen aan boord krijgt, van tijd tot tijd weg te spoelen. Bij grotere schepen, die over een dek-was beschikken, is het raadzaam eerst voorzichtig te proberen of de dek-was-pomp geen modder naar binnen zuigt, gezien de geringe diepte in veel kanalen!

4.5 Adressen

Voor de noodzakelijke scheepspapieren kan men terecht bij:

ANWB (waterrecreatie), Postbus 93200, 2509 BA Den Haag

KNWU, Postbus 87, 3980 CB Bunnik

Waterkaarten zijn absoluut noodzakelijk in Frankrijk. Er zijn twee naast elkaar bestaande series, die van Henri Vagnon, uitgegeven door de *Editions du Plaisancier*, en die van Michel Sandrin/Claude Vergnot, uitgegeven door de *Editions Cartographiques Maritimes*. Voor welke van de twee men de voorkeur heeft zal men zelf moeten bepalen; de Vagnons zijn wat primitiever getekend, maar geven toch een prima beeld van de vaarweg. De Vergnots zijn grafisch veel beter afgewerkt, maar missen soms weer het commentaar. De volgende kaarten zijn in deze series verschenen:

Guides et Cartes Vagnon de navigation fluviale:

2. Doubs en Canal du Rhône au Rhin
4. Canaux de la Loire et du Centre
5. Rhône de Lyon à la mer et liaison Rhône-Fos-Port de Bouc
6. La Saône, de Corre à Lyon, avec la Seille
7. Canaux du Midi, de Bordeaux à la Méditerranée
8. La Meuse et le Canal de l'Est de Maastricht à la Saône
9. Canal du Rhône à Sète, avec le Petit Rhône
10. Canaux Bretons et la Loire

Carte-guides fluviales 'navicarte':

1. Seine, Paris à la Mer par le Canal de Tancarville
2. Seine, Paris à Marcilly sur Seine
3. Marne, de Paris à Vitry-le-François
4. l'Yonne, d'Auxerre à Montereau
5. Canal de Bourgogne
6. Canaux du Centre (Latéral à la Loire, Centre, Roanne)
7. Nivernais
8. Champagne/Ardennes (de Namur à la Bourgogne)
10. La Saône
11. Canal des deux mers (Royan à Sète) (Midi, Latéral Garonne)
12. Bretagne
13. Pays de la Loire
14. Nord-Pas de Calais
15. Oise, Aisne, Ardennes
16. Le Rhône
17. Canal de la Marne au Rhin
18. Bourgogne (Yonne, Nivernais, Bourgogne) .
21. Carte de France
23. Carte de Belgique
24. Picardie
25. La Charente

Beide soorten zijn verkrijgbaar bij:

L.J. Harri, Pr. Hendrikkade 90, 1012 AE Amsterdam
 De Beurs, Rode Zand 17, 3011 AM Rotterdam
 Editions Plaisancier, Postbus (B.P.) 27, 69641 Caluire (Fr.)
 Cartographiques Maritimes, 9 Quai de l'Artois, 94170 Perreux sur M.

Naast de onmisbare waterkaarten zijn er diverse handige overzichtskaarten verkrijgbaar, die niet zozeer voor de dagelijkse navigatie bruikbaar zijn, maar wel voor bijvoorbeeld het uitzetten van reisroutes. De Mini-atlas van Vagnon, voorzien van een overzichtskaart van Frankrijk (Carte Vagnon nr. 1), bevat per kanaal een opgave van de lengte, het aantal sluizen, de kruiphoogte, de diepgang en de maximaal toegestane afmetingen, alsmede per kanaal een schets met de

belangrijkste plaatsjes langs de route en de aansluitingen op andere vaarwegen. Ook de ANWB heeft een overzichtskaart, namelijk die van West-Europa, waarop op zeer overzichtelijke wijze de vaarwegen staan vermeld met daarbij hun kruiphoogte en diepgang in de in Nederland gebruikelijke decimetervermelding, het aantal kilometers en het aantal sluizen. Op deze kaart is ook een indeling in vaarwegcategorieën opgenomen.

Informatie in boekvorm levert de Vaarwijzer voor Frankrijk van Hollandia Watersport: de vaarwijzer geeft systematisch per kanaal of rivier gegevens over het traject, de lengte, de toegestane diepgang, doorvaarthoogte, sluisafmetingen, aantallen sluizen, de betreffende autoriteit, aanwijzingen betreffende tunnels en dergelijke, mogelijke aanlegplaatsen en de daar aanwezige voorzieningen, alsmede een algemene indicatie van de bevaarbaarheid en een schematisch overzichtskaartje. Voorts bevat het boek nuttige informatie over de voorbereidingen van een Frankrijk-reis, alsmede over routekeuze vanaf Nederland.

Voor informatie over de omgeving van de kanalen en rivieren kan men het beste de gedetailleerde gele Michelinkaarten gebruiken, waarop ook de allerkleinste wegen en paden staan aangegeven en waarop de situering van de vaarwegen in samenhang met de wegverbindingen goed te onderkennen is.

Voor degenen die voor een kortere periode in Frankrijk willen varen en die zich de lange tocht door Nederland en België willen besparen, bestaan in Frankrijk op vrij ruime schaal mogelijkheden om plezierboten te huren. De boten zijn meestal van het type 'drijvende kampeerauto': logge, niet zo gemakkelijk bestuurbare stalen of polyester gevallen, waar duidelijk meer aandacht is besteed aan het comfort van de inrichting dan aan de nautische aspecten. Wel zijn ze zeer volledig toegerust met de noodzakelijke verblijfsinventaris van lakens en handdoeken tot en met met koffiezetapparaten, van koelkast tot en met slacouvert), zodat men er met weinig bagage heen kan reizen. De boten zijn beschikbaar in verschillende formaten, variërend van 7x3 meter voor twee personen tot 14x3,5 meter voor acht personen. Ze zijn allemaal uitgerust met voldoende zware, op de maximumsnelheid aangepaste dieselmotoren en iedereen kan er na enige uitleg mee varen. Een vaarbewijs is voor deze schepen in Frankrijk niet vereist. Op verzoek kan men de verhuurcatalogus van deze scheepjes per post thuisgestuurd krijgen. Bedrijven die zich met deze vorm van verhuur bezig houden zijn:

Bateaux de Bourgogne, 1-2 Quai de la République, 89000 Auxerre
Navigfrance, 172 Boulevard Berthier, 75017 Paris
Blue Line, Le Grand Bassin, Boite Postal 21, 11400 Castelnaudary
Caminav, Base Fluviale de Carnon, 34280 La Grande Motte

Naast deze kleine huurbootjes bestaan er ook mogelijkheden om met grotere groepen mensen hotelschepen te huren, of als enkeling of in kleine groepjes een arrangement op zo'n hotelschip te kopen. Ook vanuit Nederland varen diverse

hotelschepen op Frankrijk, of in Frankrijk. Ze bestaan in diverse gradaties van luxe en comfort, van de goedkope 'charters' (slaapgelegenheid in het ruim van voormalige binnenvaartschepen tot de zeer dure cruises (waar tien à twaalf mensen in comfortabele hutten overnachten en de hele dag verwend worden met exquise dranken en spijzen. Voor deze vorm van reizen kan men het best met een reisorganisator contact opnemen.

NAWOORD bij de gedigitaliseerde versie.

Het boekje 'Varen in Frankrijk' is uitgegeven in 1989, en geschreven in de vier jaren daarvoor. Bij de digitalisatie van de oorspronkelijke uitgave, die ik in 2020 heb gedaan, bleek hoe ongelofelijk verouderd en achterhaald de informatie uit het boekje was: in vijfendertig jaar is de werkelijkheid totaal veranderd, en het leven van alle dag nog meer. Lees hoofdstuk 4.2 er maar op na om te beseffen hoe anders onze reis uit 1985 nu zou verlopen.

Ik heb daarom besloten om van dit boekje niet, zoals ik met veel van mijn andere boeken wél heb gedaan, een 'tweede druk' te maken waarin ik al die veranderde en achterhaalde zaken zou moeten aanpassen. De charme van de betreffende reizen uit de tijd vóór de Euro, de mobiele telefoon en Internet is groter dan de waarde die zo'n aangepast verhaal nog zou hebben.

Wel heb ik, naar aanleiding van het werk aan dit boekje, 'Varen in Frankrijk 3' geschreven en als e-book beschikbaar gemaakt: 'Varen in Frankrijk 3' is niet zo zeer een reisbeschrijving, maar eerder een standaardwerk over de (in 2020 nog bestaande) Franse vaarwegen, volledig en overzichtelijk. Mocht U zelf een boottocht naar Frankrijk plannen, of overwegen om dan tóch maar zo'n 'drijvende SRV-wagen' (wie weet nog wat een SRV-wagen was?) te huren, download U dan dit e-book; het zal U veel praktische informatie over de Franse vaarwegen opleveren.

Hans Kouwenberg, Ray-sur-Saône, 17 Maart 2020