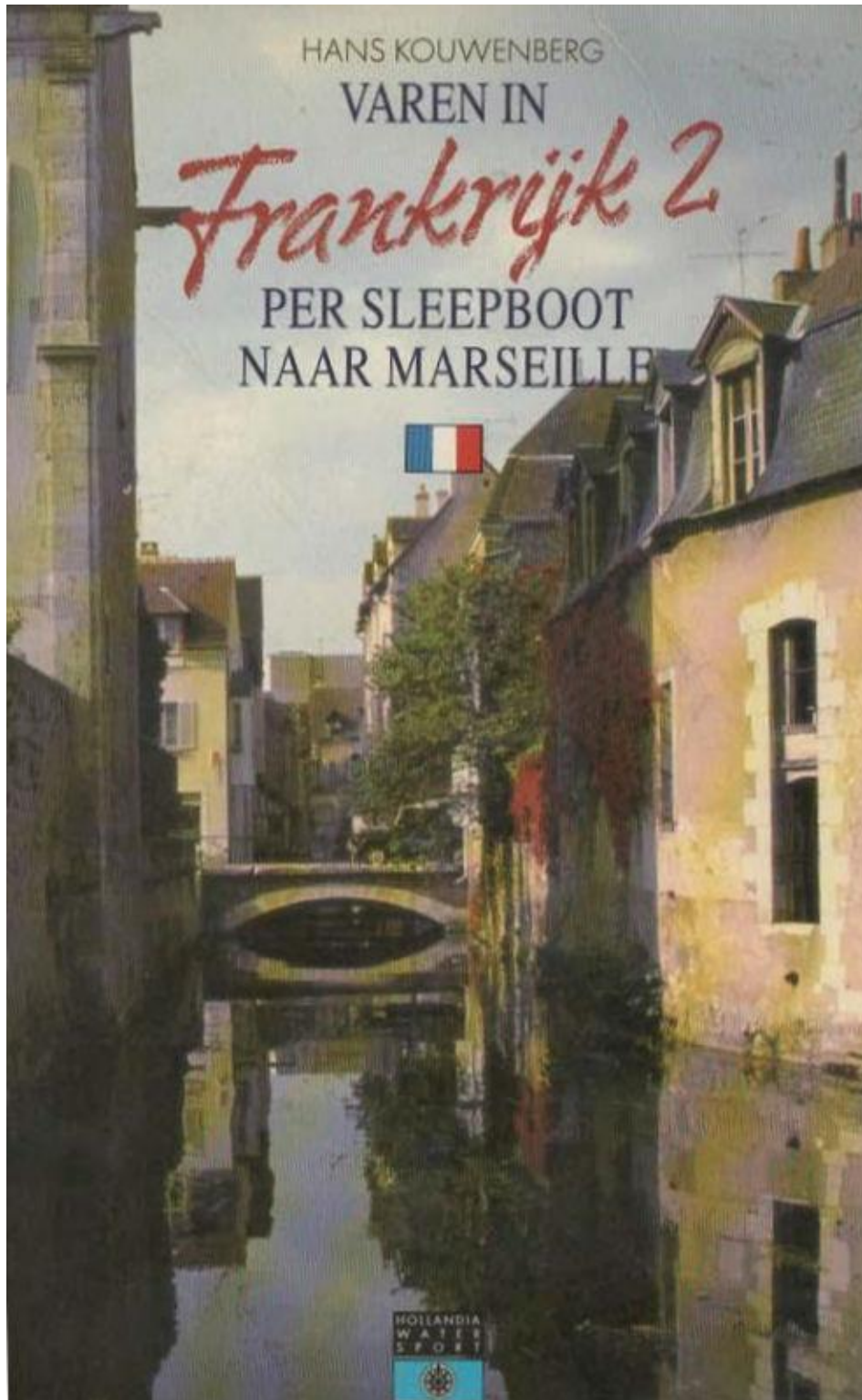


HANS KOUWENBERG
varen in *Frankrijk 2*
PER SLEEPBOOT NAAR MARSEILLE



CIP GEGEVENS KONINKLUKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Kouwenberg, Hans

Varen in Frankrijk 2: per sleepboot naar Marseille / Hans Kouwenberg. -- Baarn: Hollandia. -- Ill. -- (Hollandia watersport)

ISBN 90-6410-134-5

NUGI 465

Trefwoorden: varen, Frankrijk: gidsen.

Uitgeverij Hollandia BV 1991

Ontwerp omslag: Studio Eric Wondergem DNO, Baarn

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

ISBN 90 6410 134 5

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 Amsterdam naar Parijs	8
1.0 De voorbereidingen	8
1.1 Naar de Franse grens	10
1.2 De Franse Schelde	18
1.3 Het Canal de Saint-Quentin	21
1.4 Het Canal Latéral à l'Oise en de Oise	30
1.5 De Seine tot in het hart van Parijs	35
1.6 Door de kanalen van Parijs	41
2 Van Parijs naar Bourgogne	45
2.1 Van Parijs naar Montereau	45
2.2 Van Montereau naar het Canal de Bourgogne	50
2.3 De eerste poging . . . het Canal de Bourgogne	57
2.4 De tweede poging . . . het Canal du Nivernais	62
2.5 De derde poging . . . les Canaux du Centre	67
3 De omweg over de Marne	75
3.1 Van Parijs naar Épernay	75
3.2 Een kanaal tussen rivieren	82
3.3 Van kleine rivieren naar grote rivieren	88
4 De terugweg	93
4.1 Over het Canal du Nord naar Douai	93
4.2 De Scarpe en haar verschikkingen	98
4.3 De betere route door België	104
4.4 Weer thuis	114
4.5 Nabeschouwing	115
5 Vaarvoorschriften, benodigheden, adressen	118
5.1 Papieren	118
5.2 Douane	118
5.3 Voorschriften en regels	119
5.4 Uitrusting	120
5.5 Adressen	121
Nawoord bij de gedigitaliseerde versie	125

Voorwoord

In 1989 legde ik de laatste hand aan het boekje Varen in Frankrijk, dat in juni 1990 verscheen bij Hollandia Watersport. Toen al bestond het plan een tweede boek te schrijven over een volgende reeks spannende Franse vaarwegen. Het Canal de Bourgogne zou er de hoofdrol in moeten spelen.

In 1990 kreeg ik van de eigenaar van scheepswerf 'De Dissel', die enthousiast was geworden door het lezen van onze eerdere Frankrijkavonturen, de gelegenheid gedurende een drietal maanden een sleepboot te lenen, 'De Wilhelmina' geheten. Deze sleper, de voormalige RP-17 van de Rijkspolitie te Water in Amsterdam, zou naar de Middellandse Zee moeten reizen en weer terug, en van die tocht zou ik, dictafoon in de hand, verslag doen, om zodoende een tweede Frankrijk-boek het licht te kunnen doen zien.

Het verhaal dat nu volgt, is het uitgewerkte verslag van die tocht: de verwondering over de bezienswaardigheden, de meevallers en tegenslagen, de wederwaardigheden en belevenissen van schipper en bemanning van De Wilhelmina, met als centrale vraag, gaat het lukken, de hele tocht, in de beschikbare tijd? Al lezende zult u een duidelijk beeld krijgen van de bijzonderheden en verrassingen van de Franse vaarwegen en misschien zult u méér dan ooit zin hebben om, met uw eigen of een gehuurde of geleende boot, zelf een dergelijke tocht te ondernemen.

Om u naast het verhalende deel ook nog van nuttige wenken en aanwijzingen te voorzien, die voor het zelf varen op de beschreven trajecten onmisbaar zijn, is een apart hoofdstuk opgenomen met tips en wetenswaardigheden over allerlei zaken waarmee men bij een soortgelijke tocht rekening moet houden. Daarin wordt tevens verwezen naar kaarten, gidsen en nuttige publicaties, die voor een gedegen voorbereiding onmisbaar zijn.

Ik hoop dat veel mensen door het lezen van deze reisverhalen worden aangezet tot het zelf varen van delen van de beschreven route. Dat zou, met name in Frankrijk, kunnen leiden tot een zodanige toename van het gebruik van bepaalde vaarwegen dat de dreigende sluiting of opheffing ervan kan worden afgewend: want dat is sinds enige jaren een grote zorg van veel betrokkenen bij de kleinschalige binnenvaart in Frankrijk. Hoe lang nog zullen de kostbare, slecht onderhouden en dus economisch weinig rendabele kleinschalige vaarwegen open blijven voor de scheepvaart?

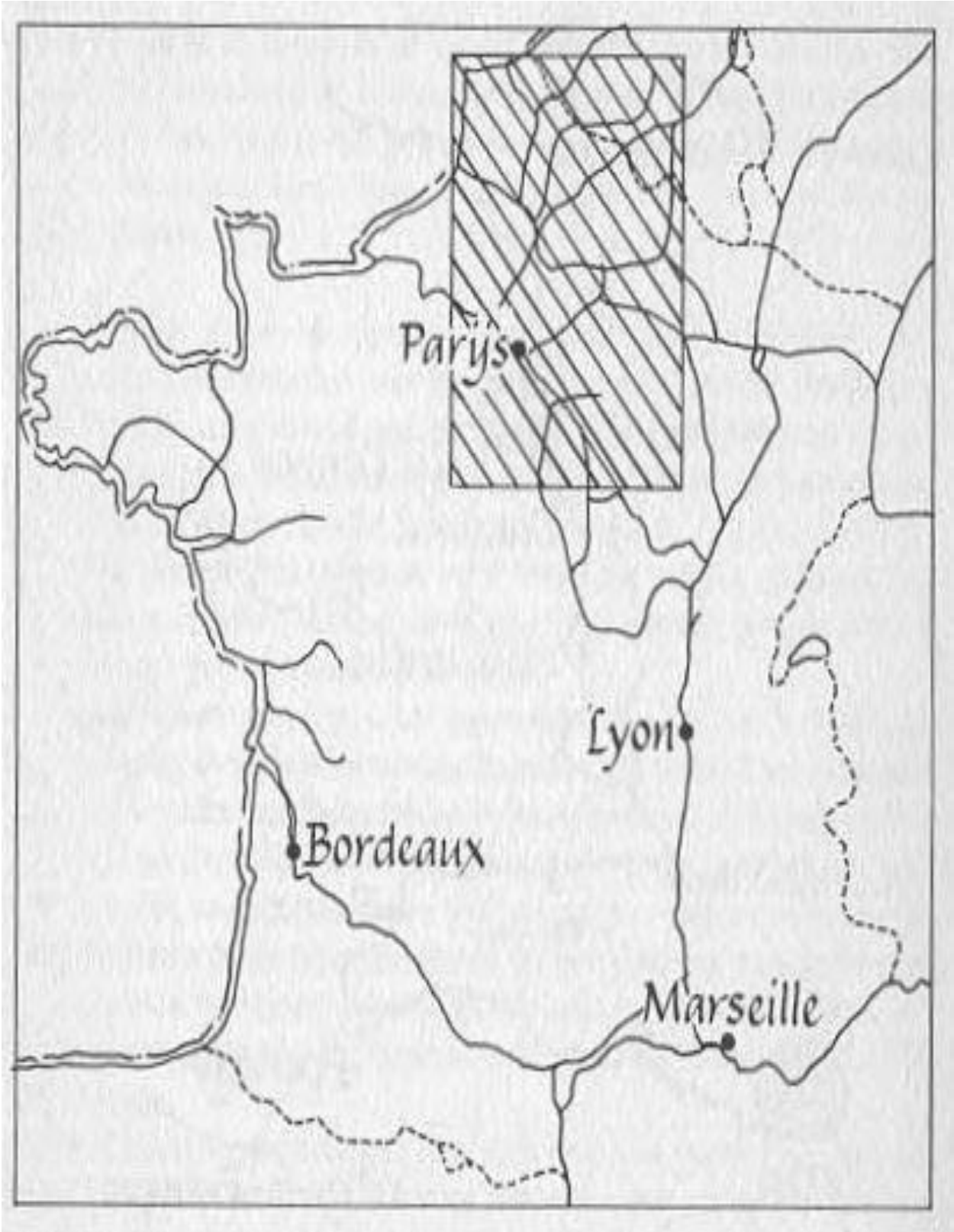
Laten we hopen dat het nog heel lang mag zijn, want zelden is er zo'n perfecte vorm van ontspanning ontdekt als het varen op die waterwegen. Een week aan boord van een schip in een Frans kanaaltje levert evenveel rust en ontspanning als een maand aan de Middellandse-Zeestranden!

De tocht is wederom, net als bij Varen in Frankrijk, met een vaste bemanning gemaakt, hoewel er door de lengte van de reis een aantal wisselingen heeft

plaatsgevonden. Toch heeft ieder bemanningslid het zijne bijgedragen aan het welslagen van het avontuur. Ik ben daarvoor allen dankbaar. Ik had hen niet graag willen missen als steun en toeverlaat bij deze spannende reis. In willekeurige volgorde betreft het: Peter Feenstra (foto's), drs. Henk Kuiper (kombuis, wegens succes geprolongeed uit Varen in Frankrijk), Don Verdurmen (touwen, stuurman, kommaliewant), Arne Deen (heenreis) en Jan Schavemaker terugreis). Voor de voorbereidingen en de uitrusting waarover wij de beschikking hadden, gaat mijn dank uit naar: Klaas Pater, Saskia Maréchal en Rob en Jannie Goud (voor het schip en vele toebehoren), Simon bij de Leij, Arie Kruse, Gejo Duinkerken, Arie Herrewijer, Bas Klinkenberg, Jaap Dieleman, Boudewijn van Meeteren, en voorts allen die aan het welslagen hun bijdrage hebben geleverd.

Amsterdam, december 1990

Hans Kouwenberg





1 Van Amsterdam naar Parijs

1.0 De voorbereidingen

Het idee om met De Wilhelmina naar Frankrijk te varen, ontstaat in augustus 1990; in dat jaar heb ik, nieuwsgierig naar het reilen en zeilen van het varend toerisme in Nederland, een aantal weken aan het roer gestaan van een hotelscheepje, belangeloos en puur omwille van de ervaring. De eigenaars van het hotelscheepje stellen me als wederdienst De Wilhelmina ter beschikking om daarmee een oud plan te realiseren: vanuit Amsterdam naar Zuid-Frankrijk varen en terug, om over die ervaring te kunnen schrijven.

De Wilhelmina is een beeldschoon, maar stokoud scheepje: als RP17 is ze in 1924 bij Scheepswerf De Vries Lentsch gebouwd voor de Amsterdamse Rijkspolitie te Water, waar ze later ook nog als de RP-71 dienst heeft gedaan. Vanaf 1972 was het schip eigendom van een particulier, die het voor de pleziervaart gebruikte. Pas in 1990 is het door Scheepswerf 'De Dissel' (de eigenaars die het mij ter beschikking stelden) gekocht. Het schip heeft het model van een sleepboot. Het meet 15,40 meter lengte en 3,45 meter breedte, en is voorzien van een sterke 105 pk DAF dieselmotor, waarmee een aanzienlijke snelheid kan worden bereikt. Kortom, een ideaal schip om een lange tocht mee te maken!

Een snelle blik in de agenda's van mijzelf en van mijn partner en fotograaf Peter Feenstra leert dat er maximaal drie maanden vrijgemaakt kunnen worden voor deze tocht: oktober november en december, waarbij Peter pas vanaf 11 oktober terug kan zijn uit de USA. Afgesproken wordt om het vertrek De Wilhelmina te plannen op 1 oktober en een rendez-vous af te spreken op 11 oktober in Parijs, dat naar onze schatting in een week te varen moet zijn. Dat tijdschema laat zes weken voor de heenweg naar de Middellandse Zee en zes voor de terugweg naar Amsterdam, dat zou genoeg moeten zijn voor de meer dan drieduizend kilometer varen!

Twee weken vóór 1 oktober krijg ik de sleutels van De Wilhelmina en kan ik een begin maken met de voorbereidingen. Het scheepje blijkt op nogal wat punten te moeten worden aangepast en uitgerust voor zo'n omvangrijke tocht. Er zitten geen bruikbare drinkwatertanks in, de kooien zijn niet echt comfortabel, een mogelijkheid om iets te verwarmen of om te koken ontbreekt geheel en de elektrische installatie blijkt niet honderd procent betrouwbaar. Bovendien treffen we een aantal kranen en leidingen aan die half of helemaal doorgeroest zijn, of lekken en er in elk geval zeer onbetrouwbaar uitzien.

Een week gaat zoek met de technische aanpassingen. De motor wordt grondig gereviseerd, waarbij zelfs de verstuivers gedemonteerd worden om er zeker van te zijn dat de motor gedurende vele vaaruren probleemloos zal blijven draaien. Pakkingen, zuigerveren, de koppeling, de brandstofpomp, alles wordt nagelopen en

zo nodig onder handen genomen. En als alles weer in elkaar zit, loopt de motor inderdaad als een zonnetje! De leidingen die onbetrouwbaar worden bevonden, worden gesloopt of vervangen, de elektrische installatie wordt gesaneerd en alle navigatieverlichting opnieuw aangesloten, en zelfs beide accu's worden vernieuwd. Lenspompen worden aan boord geplaatst, de gasinstallatie wordt afgeperst en een nieuwe waterleiding getrokken. Na vijf dagen zwoegen, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat, weten we zeker dat De Wilhelmina menselijkerwijs gesproken tegen de tocht opgewassen moet zijn. Aan het eind van de week vaar ik De Wilhelmina zelf van haar thuishaven Amstelhoek naar Amsterdam.

De tweede week-en de laatste week vóór het geplande vertrek -- is voor het regelen van de papieren en de verzekering, en voor de inrichting en uitrusting.

We hebben uit informatie en uit de Vaarwijzer voor Frankrijk van Hollandia Watersport vernomen dat we moeten beschikken over een Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen, een vlaggenbrief en een verzekering. Aangezien de ANWB als verstrekende instantie van alle drie deze zaken wordt aangegeven, tijd ik op maandagochtend naar het ANWB-kantoor in Amsterdam in de overtuiging dat ik daar snel zal kunnen slagen. Helaas, mijn optimisme is te groot. Eerst blijkt dat vlaggenbrieven alleen door het kantoor te Den Haag worden uitgegeven. Daar aangekomen met alle paperassen blijkt dat men de eigendomsbewijzen die ik heb niet als zodanig erkent en dat men hoogstens op basis van de verzekeringspolis een vlaggenbrief wil uitschrijven. Maar de verzekeringspolis heb ik nog niet en bovendien komt die op mijn naam en niet op naam van de eigenaar, hoewel dat voor de dames achter het betreffende loket geen probleem blijkt (voorschrift is immers voorschrift), besluit ik toch maar terug naar Amstelhoek te rijden om te zien of er andere bewijzen van de aankoop van De Wilhelmina te vinden zijn.

Uiteindelijk kom ik een dag later via een bankoverschrijving die als eigendomsbewijs moet dienen, aan een vlaggenbrief. Het ICP blijkt geen enkel probleem, maar de verzekering des te meer: men wil slechts voor een heel jaar verzekeren, en dan tegen een tarief op basis van het gewicht, wat in het geval van De Wilhelmina een premie van vele duizenden guldens oplevert. Dus gaan er nog twee dagen verloren aan telefoneren tot ik bij een onderlinge verzekeringsmaatschappij van schepen, 'Eendracht maakt Macht' te Sliedrecht, tegen een betaalbare premie De Wilhelmina voor drie maanden verzekerd krijg. De vriendelijke medewerker die alsmaar met een uitsluitend in de lage tonen uitgesproken "Baars" de telefoon aanneemt, weet niet half hoe dolblij ik ben als hij uiteindelijk toezegt de bevestiging van de overeengekomen verzekering te zullen sturen!

Dan volgt de inrichting en de uitrusting. Een comfortabeler slaapgelegenheid moet worden gebouwd door de ruimte tussen twee kooien op te vullen, zodat er een zeer brede kooi ontstaat. Drinkwatertanks moeten worden geplaatst en van een pomp

worden voorzien, gaskachels geïnstalleerd en aangesloten, gasflessen moeten aan boord gebracht worden, enzovoort, enzovoort. Ook worden in Edam voor een spotprijstje twee vouwfietsjes gehuurd, die gedemonteerd net in een luikje in het achterdek kunnen worden opgeborgen, zodat ze althans redelijk gevrijwaard zijn van diefstal. En ten slotte wordt een enorme voorraad levensmiddelen en dranken aan boord gebracht: houdbaar brood, pasta's, rijst, blikgroente, verpakt vlees, houdbaar beleg, kaas, eieren, boter, tomaten en uien, knoflook, melk, koffie, kruiden, zout, vis in blik, knakworstjes, frisdranken en wijnen, vruchtensappen en bier, keukenrollen en koffiefilters, hamburgers en toiletpapier, afwasmiddel en vuilniszakken, alles wat we maar kunnen bedenken verdwijnt in twee-, vier- of zesvoud in het voorondertje van De Wilhelmina. Ook servies en bestek, keukengerei en vleesmesses, potten en pannen, glazen en een thermoskan worden aan boord gebracht en in het piepkleine geïmproviseerde keukentje geplaatst. Op 30 september om tien uur 's avonds zit alles erop, eraan en erin wat nodig is en is De Wilhelmina klaar voor haar grote reis.

Een ding is op het laatste moment mislukt: het verkrijgen van een bruikbare marifoon. We besluiten er geen probleem van te maken en zonder te vertrekken. Op de ochtend van 1 oktober 1990, om negen uur, gaan de lijnen los en vertrekt De Wilhelmina vanuit de Amstel in Amsterdam, richting Marseille...

1.1 Naar de Franse grens

Vanaf Amsterdam kan men langs heel veel routes naar Frankrijk varen. De keuze die men maakt zal afhangen van factoren als: hoeveel haast heeft men, met wat voor een schip wordt er gevaren, is men wel of niet berekend op ruim vaarwater, welke persoonlijke voorkeuren spelen een rol, welke voorzieningen heeft men onderweg nodig, en waar in Frankrijk wil men precies uitkomen.

In ons geval liggen enkele van die factoren al vast: het moet naar Parijs, en liefst niet al te traag, gezien de noodzaak om op 11 oktober in Parijs te zijn. Het schip levert, door zijn afmetingen en degelijkheid, geen beperkingen op en het enige dat we onderweg nog nodig hebben is een bunkerstation. Onze routekeuze komt uit op de route Amstel-Amstel-Drechtkanaal-Aarkanaal-Gouwe-Hollandsche IJssel-Noord-Oude Maas-Dordtse Kil-Hollandsch Diep-Schelde-Rijnverbinding-Haven Antwerpen-Schelde. Een even snel alternatief is het Amsterdam-Rijnkanaal en dan de Lek, terwijl men vanaf het Hollandsch Diep ook via de Krammer, de Oosterschelde, het kanaal door Zuid-Beveland, de Westerschelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen kan varen. Ook verder zuidelijk zijn er alternatieven: men kan de Dender of de Leie bevaren in plaats van de Schelde, of zelfs het Zeekanaal Brussel-Rupel, het Kanaal Brussel Charleroi en het Centrumkanaal of de Sambre. Zelfs de meest oostelijke route, Amsterdam-Rijnkanaal-Nederrijn-Waal-Maas-Waalkanaal--Maas-Sambre komt in feite nog in aanmerking, maar de door ons gekozen route

blijkt volgens veel beroepsschippers de snelste te zijn.

Navraag via de ANWB leert ons dat van de drie verbindingen die ons in Noord-Frankrijk ter beschikking staan, er twee gestremd zullen zijn ten tijde van onze passage. De Sambre is gedurende de gehele maand oktober *en chômage* (zoals de Franse autoriteiten hun stremmingen noemen) en het Canal de Saint-Quentin het grootste deel van die maand. Dat laat voor ons slechts het Canal du Nord over en de route over de Schelde voert ons daar in feite rechtstreeks naar toe. Volgens dezelfde ANWB kost het langs deze route in totaal 90 vaaruren om Parijs te bereiken, rekenend met een vaarsnelheid van tien kilometer per uur en een schuttijd van gemiddeld een halfuur per sluis. Wij becijferen snel, dat De Wilhelmina op de snelheid wel twintig uur kan winnen, zodat we in zeven dagen varen in Parijs zouden moeten kunnen zijn, in principe... We noteren volledigheidshalve de stand van de bedrijfsuren-teller van de motor: die staat op 276,3 uur.

Nu heeft het iets speciaals om in Nederland te varen met als bestemming het verre buitenland: ineens wordt dan de omgeving niet alleen veel Nederlandser, maar ook veel mooier. De Amstel en het Amstel-Drechtkanaal, die ik al duizenden keren bevaren heb, zien er vandaag een beetje anders uit. Is het de gespannen verwachting, de nieuwsgierigheid naar het onbekende, die deze vernieuwing veroorzaakt? Ik zal het wel nooit weten, maar alle stadjes en dorpen die we passeren, zien er geweldig mooi uit. Uithoorn heeft ineens een fraai havenfront in plaats van een lelijke industrie naast een lelijk winkelcentrum. De dorpen langs het Aarkanaal zijn vriendelijke plekjes geworden, niet meer de Zwartekousenkerkgemeenten die ik er vroeger altijd in zag. Alphen ligt er uit de verte prachtig bij en Boskoop, Waddinxveen en Gouda (dat je vanaf de Gouwe nauwelijks ziet) worden haast wereldsteden!

De Wilhelmina ploegt zich met een bewonderenswaardige standvastigheid door het water. De motor maakt slechts 1600 toeren per minuut, maar de snelheid (die we berekenen door kilometers te tellen en door de minuten te delen) blijkt meer dan vijftien kilometer per uur te bedragen. Aanleggen doen we niet: we kunnen beter de eerste dagen doorduwen, om in Noord-Frankrijk wat meer speling in de tijd te hebben. En 's avonds tegen zeven uur het is dan net donker aan het worden) halen we, maar een paar minuten voor de sluiting, de brug over de Wijnhaven in Dordrecht, waardoor we -- in die haven -- beschut tegen de golfslag van de Oude Maas en beschermd tegen diefstal (omdat de lage brug 's nachts niet bediend wordt) kunnen vastmaken om heerlijk te gaan eten.

De volgende dag om negen uur laat de brug over de haveningang ons in omgekeerde richting door, en over de Oude Maas en de Dordtse Kil bereiken we in anderhalf uur het Hollandsch Diep, de brede zee-arm die onze verbinding is naar het westen, naar Willemstad, de Volkeraksluizen en (verderop) de Schelde-

Rijnverbinding. Het varen over het brede water is indrukwekkend en staat in schril contrast met de smalle kanaaltjes die we in Frankrijk zullen bevaren. Willemstad wordt aangedaan voor de inkoop van verse waren. Het piepkleine pittoreske haventje is een aangename onderbreking van het weidse, maar ook zeer druk bevaren Hollandsch Diep.

Na de Volkeraksluizen en het Volkerak bevaren we de Schelde-Rijnverbinding; te saai voor woorden: een kaarsrecht vaarwater tussen overal precies dezelfde dijken die te hoog zijn om overheen te kijken, met slechts om de vijftien kilometer een natuurlijk) precies identieke brug! Verschrikkelijk.

In Tholen tanken we de dieseltanks vol en besluiten daar te overnachten, omdat we anders Antwerpen bij donker zullen binnenvaren, wat ons gezien onze onbekendheid aldaar geen goed idee lijkt. In de Tholense jachthaven brengen we onze laatste nacht in Nederland door, vol verwachting over het avontuurlijke buitenland dat we in feite morgen al bereiken, als je België buitenland mag noemen, tenminste.

Op woensdagochtend 3 oktober varen we al om zeven uur weg en nog vóór acht uur zijn we de Kreekraksluizen weer uit, na enige hardloefoefeningen op de sluisgade. Men kan op het sluiseland namelijk de doorvaartrechten voor Antwerpen betalen en men moet zich melden bij de douane. Die twee bezigheden samen duren langer dan het schutten, zodat als ik naar buiten kom, De Wilhelmina moederziel alleen in de sluis ligt. Alle andere schepen zijn al lang uitgevaren en de afvaart vanaf Antwerpen ligt ongeduldig te wachten. Dus driehonderd meter hollen op het midden-eiland, de deur over, en vervolgens driehonderd meter hollen op de oostelijke kade, dus snel de enorme ladder af en losgooien, om onder de woedende blikken van de al binnenlopende afvaart het laatste stukje kanaal in Nederland te bereiken.

Dat laatste stuk kanaal is net zo saai en on-inspirerend als de rest van de Schelde-Rijnverbinding, en als we ongemerkt de Belgische grens gepasseerd zijn en uiteindelijk via de laatste bocht in het kanaal de Antwerpse haven bereiken, is dat zeker een opluchting. Want ineens is men echt in het buitenland: andere seingeving langs het kanaal en op de sluizen, andere vaarregels en -- zoals we onmiddellijk merken -- zeevaart die zich hier bij de binnenvaart voegt. Terwijl wij doodgemoedereerd de Berendrechtsluis aan het voorbijvaren zijn, komt daar tot onze afschuw ineens een gevaarte van zo'n driehonderd meter lang, veertig meter breed en minstens zo hoog uitlopen, niet met wat men zou verwachten aan snelheid (zo'n halve kilometer per uur), maar met een vaart die ons dwingt ons toerental van de motor op te voeren tot 2500 om te voorkomen dat we in de grote kom, waar zowel het kanaal als de zeesluizen op uitmonden compleet worden overvaren door dit monster! Even later, terwijl wij onze snelheid van 25 kilometer per uur terugbrengen naar 15, loopt het gevaarte ons met een belachelijke haast

voorbij, daarbij zoveel golven en zuiging veroorzakend dat wij ons in de stuurhut van De Wilhelmina nauwelijks staande kunnen houden!

In het Lillo-dok, een verbreding van het kanaal, meren we met gevaar voor eigen leven aan, om ons te melden bij de Belgische douane. Omdat de kade hier bestaat uit damwandplaten met een betonnen bovenrand, waar zelfs de stootwillen en het berghout van De Wilhelmina niet op berekend zijn, is het gevaar niet denkbeeldig dat men hier zijn schip compleet vernielt. Bij een windkracht groter dan 4 Beaufort zou ik jachten aanraden gewoon door te varen: het papier, dat men hier ontvangt om bij de Franse grens weer in te leveren, is het risico niet waard! Sterker nog, de douanier-van-dienst is uiterst verbaasd dat wij met een klein scheepje de wal hebben gehaald! Degenen die per se aan hun wettelijke verplichtingen willen voldoen (hoewel iedere controle daarop ten enen male ontbreekt), kan ik aanraden tegen een binnenvaartschip af te meren en te vragen of de schipper even wil wachten met wegvaren tot het simpele papier is afgehaald.

We bereiken voor het middaguur uiteindelijk, na een kriskrastoet door de diverse havendokken van Antwerpen, de Royerssluis. Daar worden we in de computer opgenomen met behulp van het ICP, en krijgen we een zogenaamd Financieel Dienstnummer, dat ons in staat moet stellen zonder veel verdere problemen Antwerpen weer te verlaten, meer niet. Want wie verwacht had dat de computer verder kijkt dan de grenzen van Antwerpen, komt bedrogen uit: maar daarover later meer.

Zoals veel plaatsen in België is ook de Royerssluis een voorbeeld van het gebrek aan consideratie met kleinere schepen: de hoge kaden zonder ingewerkte bolders geven geen enkele mogelijkheid om vast te maken, en men is met een sleepboot -- dus zeker met een jachtje -- overgeleverd aan de nauwkeurigheid en zorgvuldigheid waarmee de spitsenschippers hun zware schepen op hun plaats weten te houden. Dat ze daar soms even niet op letten resulteert in het van twee kanten naar je toe drijven van minstens 450 ton aan gewicht, en het maakt je al snel aan het twijfelen of een druk van duizend ton wel weerstaan kan worden door zo'n nietig, bescheiden schuitje (want dat ben je in die sluis!).

Uiteindelijk is het pas twaalf uur als we, opgelucht dat alles goed gegaan is, als laatste schip de Royerssluis verlaten, en met een grote bakboordbocht de Schelde op draaien. Onmiddellijk valt de hier zeer sterke stroom op. We hebben nog niet eens in een getijdetafel opgezocht hoe laat het vandaag hoog- of laagwater is, maar voorlopig blijken we geluk te hebben: de vloedstroom beweegt ons met minstens acht kilometer per uur in de richting van Gent. De tabel bevestigt deze mazzel: we blijken vlak na laagwater de Schelde bereikt te hebben, zodat we nu helemaal tot in Gent stroom mee hebben. Hoewel we helemaal niet hadden gepland om Antwerpen-Gent in één ruk te varen, wordt dat nu wel verleidelijk: door de hoge oevers is de Schelde weliswaar mooi, maar ook een beetje saai, zodat het

duwtje-in-de-rug een welkome verkorting van de vaartijd oplevert. Als we nu ook nog een extra stootje gas geven, moeten we naar onze berekening voor donker de tachtig kilometer naar Gent kunnen afleggen. Zo gezegd zo gedaan, en even later draaien we tweeduizend toeren per minuut, en blijken daar, berekend ten opzichte van de oever, de ongelofelijke snelheid van ZESSENTWINTIG kilometer per uur mee te halen, achttien van de schroef, en acht van de stroom! Met deze ronduit belachelijke vaart razen we Rupelmonde, Temse en Moerbeke voorbij, zodat we rond drie uur, tot onze verbazing, al bij Dendermonde varen, de afsplitsing van de Dender voorbij. Pas voorbij Dendermonde wordt de werking van de vloedstroom wat minder, en zien we geleidelijk aan onze snelheid afnemen tot onder de twintig kilometer per uur. De vloedstroom die ons op de landinwaartse golfbeweging meevoert doet dat weliswaar nog steeds, maar de afnemende kracht ervan, naarmate men dichterbij de eerste schutsluis in de Schelde komt, is hier al voelbaar.

Overigens is dat met die tijden van eb- en vloedstroom iets om goed uit te puzzelen: welke vaartijden zijn gunstig en welke niet? Om onze tijd als voorbeeld te gebruiken: op 3 oktober is het in Antwerpen om 14.59 uur hoogwater, en om 22.08 uur weer laag water. Wij bereiken de Schelde om 12 uur, dus de argeloze schipper zou denken, dat er maar drie uur lang van de vloedstroom geprofiteerd kan worden. Maar als we kijken hoe laat het in Gent hoog- en laagwater is, blijkt dat om 19.07 uur hoog- en om 01.56 uur laagwater te zijn. Met andere woorden, de vloedbeweging verplaatst zich met ons mee landinwaarts, waardoor we steeds vloedstroom houden. Zouden we tegen de ebstroom op van Antwerpen naar Gent varen, bijvoorbeeld door niet om 12.00 uur, maar om 15.30 uur uit de Royerssluis te komen, dan zou onze snelheid bij evenveel motortoeren niet 26, maar slechts 10 kilometer per uur bedragen. Om 19.30 uur zouden we dan pas halverwege zijn, en om 23.30 uur zouden we pas in Gent aankomen, een tijdstip dat dus zowel bij vertrek uit Antwerpen als bij aankomst in Gent precies tussen hoog- en laagwater ligt. Door drie en een half uur later te vertrekken zouden we zodoende meer dan zeven uur later aankomen!

De oorzaak ligt in het feit dat de vloed er vier uur over doet om van Antwerpen naar Gent te komen, en de eb zelfs bijna vijf. In de omgekeerde vaarrichting werkt dit fenomeen daarom niet. Als men bij hoog water uit Gent wegvaart, bereikt men niet vier uur later bij nog steeds afgaand water Antwerpen, omdat men de volgende eb en de weer opkomende vloedstroom tegenkomt: om 07.00 uur 's ochtends is het in Gent net een half uur afgaand water, maar rond 09.00 uur is het in Antwerpen al weer laag water en begint even later de vloed weer binnen te komen. Met andere woorden, van zee landinwaarts varende is het zeer gunstig om een grote afstand te kunnen varen met het tij mee, van land naar zee is dat vooral over grotere afstanden minder belangrijk. Dit is iets om rekening mee te houden als men bijvoorbeeld de Schelde op komt via de Westerschelde, vanuit Hansweert of zelfs

Vlissingen: over de negentig kilometer van Vlissingen naar Antwerpen doet men of vier en een half of negen uur!

Het geluk met het tij brengt ons ruim voor vijf uur bij de sluis te Merelbeke, waar de nu vrij smal geworden Schelde van getijderivier verandert in gekanaliseerde rivier. De sluis gepasseerd -- en de scheepvaartrechten betaald -- besluiten we in Gent te overnachten en het resterende uur daglicht te gebruiken voor het zoeken naar een mooi centraal gelegen ligplaats. Welnu, het gebrek aan goede waterkaarten van België breekt ons daar behoorlijk op. Aan de hand van de ANWB-kaart proberen we de Leie te vinden om daarlangs naar hartje Gent te varen, maar de slechte detaillering van die kaart leidt ertoe dat we tot donker over de ringvaart snellen, zonder de Leie te bereiken. Niet wetend hoe lang dat nog zal duren, keren we om zes uur in arren moede maar om, en varen in het duister via de Schelde de stad in, heel voorzichtig (en dus ook heel vermoeiend). Uiteindelijk maken we om zeven uur vlak bij de Brusselsepoortsluis vast, en lopen het kleine stukje naar de binnenstad, waar het zo goed toeven is.

Gent ligt oorspronkelijk aan de samenvloeiing van Schelde en Leie: de transporten van vlas hebben de stad rijk gemaakt. In de binnenstad is deze oorspronkelijke samenvloeiing nog terug te vinden op het punt waar de Muinckschelde en de Leie elkaar bereiken, bij de Ketelbrug. De Schelde kwam daar feitelijk in de Leie uit (in plaats van andersom) om eerst naar het noorden haar weg te vervolgen, en dan nog in de binnenstad een grote bocht naar het zuiden te maken om net beneden de huidige Brusselsepoortsluis weer naar het noorden te buigen, waar ook nu nog de Zeeschelde -- de ongebruikte tak ervan -- haar weg naar Antwerpen vervolgt. Veel van deze historische loop is in de loop van de tijden veranderd, verwijderd of verlegd, en de hedendaagse scheepvaart komt zelfs helemaal niet meer de stad in, maar draait van de sluis te Merelbeke gelijk bakboord de Bovenschelde in.

Als we de volgende dag om 07.00 uur 's ochtends Gent weer uit varen, zitten we al aardig in het beroepsschippersritme dat we in Noord-Frankrijk ook hard nodig zullen hebben. We varen nu voor op het schema dat ons tijdig in Parijs moet brengen, en zijn dus optimistisch over de haalbaarheid. Maar dan slaat het noodlot toe, zoals gewoonlijk juist op een moment waarop je dat helemaal niet verwacht.

Op een recht, regelmatig deel van de Schelde gebeuren er twee dingen tegelijk: de schroef raakt iets, waardoor de motor afslaat, en we lopen vast! Vooral dat laatste is, vrijwel midden in de rivier, niet echt geloofwaardig, maar als we met de lange pikhaak proberen te bomen, blijkt toch echt dat we geen centimeter van onze plaats komen! Niet begrijpend wat er aan de hand is, kijken we waar we precies liggen: in een deel van de rivier waar de oevers recht en regelmatig zijn, afgewerkt met stortsteen met daaroverheen gaas, en wel zeker vijf meter uit de oever, bij een vaarwaterbreedte van misschien vijftig meter. Hoe is het mogelijk dat je op zo'n punt aan de grond loopt? Uiteindelijk lukt het ons om een lange pikhaak in het gaas

van de oeverbeschoeiing te haken, en met vereende krachten trekkend komt heel langzaam het scheepje in beweging, zodat we even later in ieder geval een touw aan de oever kunnen krijgen om provisorisch vast te maken. Daarna proberen we nogmaals de motor te starten, wat deze keer lukt. Maar al snel horen we dat dat niet betekent dat de schroef weer vrij is: zodra we de koppeling in de vooruit-stand zetten, krijgt de motor de neiging weer af te slaan, en bovendien zien we nu achter het scheepje allerlei vreemd materiaal drijven dat klaarblijkelijk uit onze schroef komt: het lijken wel nylondraden of kunststofdoeken! Goede raad is duur!

Rondkijkend zien we een kleine honderd meter verderop een loskade, waaraan een Nederlands schip, de Dirkje C, ligt afgemeerd, en waar twee zandgrijpers bezig zijn het ruim leeg te maken. We begrijpen dat onze enige kans op redding daar ligt en met de motor in een zeer laag toerental slagen we erin, met een snelheid van nog geen tien meter per minuut, langs zij van de Dirkje C te komen. Daar vastgemaakt, zal eerst gekeken moeten worden wat er nu onder water feitelijk mis is, om dan te zien of er oplossingen voor bedacht kunnen worden. Ik trek dus de stoute schoenen en een zwembroek aan en duik, neus dicht, de Schelde in. Onder water tast ik rond tot ik de schroef vind en voel inderdaad een enorme hoeveelheid ruw materiaal -- zeildoek of nylon-rond de bladen zitten. Een poging om het spul los te trekken mislukt enkele malen. Een aanval met een scherp mes is in het water ook niet succesvol, omdat het me zwemmend niet lukt tegelijkertijd mezelf op dezelfde plaats te houden, te tasten waar het spul rond de schroef zit en te snijden en te trekken. Het lijkt hopeloos zo, de enige mogelijkheid om de rommel van de schroef af te krijgen zal zijn het achterschip hoger in het water te krijgen, zodat ik er gemakkelijker bij kan.

De hulp van de Nederlandse schipper van de Dirkje C wordt ingeroepen, en hij smoest even met een van de kraandrijvers. Even later komt de oplossing: na het lossen van de Dirkje C zal de kraan, met behulp van twee singelbanden van de Dirkje C, De Wilhelmina omhoogtillen, zodat we bij de schroefas kunnen. Het wachten is dus op het moment waarop het ruim van de Dirkje C leeg is.

Om twaalf uur is het zover, en een half uur later hebben de kraanmachinisten gegeten en wordt de staalkabel, die om de zandschep van een der kranen is bevestigd, aan de singelbanden onder De Wilhelmina verbonden. Even later komt de Wilhelmina een halve meter omhoog, met kleine schokjes en met heftig krakende singels! Ik heb een aantal messen op een luchtbed gelegd en lig op dat luchtbed klaar in de Schelde. Zodra het bovenste schroefblad boven water is, wordt de kraandrijver gevraagd te stoppen met hijsen, om de kracht op de singels niet te groot te maken, en ik trek mezelf tot half onder De Wilhelmina en begin te snijden. Maar omdat ik nog steeds op de tast moet werken, gaat het nog altijd te langzaam. Even later besluit ik het risico maar te nemen en gebaar de machinist dat er nog een halve meter hoger gehesen moet worden. Dan hangt eindelijk, hoewel met een vervaarlijk gekraak, het achterschip ver genoeg boven water om de schroefas te

zien, die inderdaad geheel verdwenen is in wat een nylon beschoeiingsmat blijkt te zijn. Nu wordt ineens duidelijk waarom we tegelijk met het in de schroef krijgen van deze rommel vastliepen. Een van de beschoeiingsmatten heeft gedeeltelijk los gelegen; onze schroef heeft met één blad die mat als het ware 'opgeschept' en hem rond de as getrokken; het andere deel van de mat is vast blijven zitten onder het stortsteen en pas gedeeltelijk losgekomen toen wij hard genoeg naar de oever trokken om hem los te scheuren.

Snel werkend snijd ik de stukken mat één voor één los; de pech is pas volledig, als mijn luchtbed even kapseist, en ik drie van de vier messen naar de bodem zie verdwijnen! Gelukkig heb ik het Stanley mes nog in de hand en in tien minuten is de hele schroefas vrij. Het blijkt net op tijd, want de kraanmachinist brult ineens dat ik onder het schip vandaan moet. Als ik met een vrije arm afduw en achteruitdrijf op mijn luchtbed, zakt De Wilhelmina met een zucht terug het water in. Blijkbaar zag de man de rafels al rond het singelband spatten en kon hij niets anders doen dan de rem van de kraankabel loszetten en het scheepje terug laten vallen in de Schelde. Oefff...

Ik droog mezelf af en vraag de baas van het losbedrijf om de rekening; duizend Belgische francs blijkt de schade, dat is te overleven. De kraanmachinist ontvangt een dikke fooi, en ik kleed mezelf na de frisse duik warm aan. Om twee uur -- dus zes uur nadat we vastliepen -- zijn we weer onderweg richting Oudenaarde, twee Opinel-messen, een broodmes en elfhonderd francs armer. Op het achterdek ligt, uitgespreid over de tuinstoelen die we meegenomen hebben, twaalf vierkante meter nylonmat, eigendom van de Dienst voor de Scheepvaart, district Gent! Ik hoop dat ze het nog eens komen ophalen.

Via Oudenaarde en Bossuit blijven we dezelfde avond natuurlijk steken vlak voor Tournai of Doornik, voor de Écluse de Kain, die niet meer draait als we hem bereiken. We halen de Franse grens dus niet op 4 oktober, zoals gepland, maar op 5 oktober, als de rest van de oeverbeschoeiing in België tenminste op zijn plaats blijft zitten!

De doorvaart door Doornik is bijzonder fraai: hier neigen de Scheldeoevers dicht naar elkaar toe, er blijft slechts een zeer smalle vaarweg over, waar afmeren dan ook verboden is. De zeer lage brug die hier de Schelde overspant, wordt hydraulisch op vier zuigers omhoog gedrukt tot hij even hoog is als zijn buurman: vier meter boven de waterlijn. Ten slotte passeren we de sluis van Antoing, de laatste in België en dus een goede plaats om nog gauw even de tanks vol te gooien met goedkope gasolie, *mazoût* zoals dat hier blijkt te heten. Op een vraag aan de sluiswachter waar we kunnen tanken, buigt hij zich voorover naar de omroepinstallatie waarop de luidsprekers van de sluis kolk aangesloten zijn. Hij zet de volumeregelaar in zijn hoogste stand, en brult tot onze schrik uit alle macht: "Léo, mazoût!", dat galmend en echoënd door heel Antoing te horen moet zijn.

Vervolgens wijst hij kalm op een piepklein bootje, ongeveer van het formaat van De Wilhelmina, waar een paar oliedrums op staan, afgemeerd vijftig meter voorbij de sluis. Daar sjokt Léo, ongetwijfeld gewekt door het kabaal uit de luidsprekers, inmiddels naar toe, en even later zitten de tanks van De Wilhelmina tot de rand vol met onbelaste, goedkope Belgische dieselolie.

In Bléharies, het laatste dorp in België, bevindt zich aan de stuurboordoever de Belgische douane, in een onooglijk klein kantoortje bij een grote, hoge, voor jachten vrijwel onbeklimbare kade, waar men bovendien verschrikkelijk uit moet kijken, omdat de meeste binnenvaartschepen daar met een touw en met draaiende schroef aanleggen om hun papieren in orde te maken. Voor ons blijkt de hele douaneafwikkeling te bestaan uit het inleveren van het papier, dat we in Antwerpen hebben ontvangen. Stel dat men bij Antwerpen geen papier afhaalt, en dat bij Bléharies niet inlevert, dan ligt daar volgens mij in heel Europa niemand wakker van! En het eindresultaat is hetzelfde, behalve dan dat er nu ergens een papier in een archief of prullenbak zwerft, waaruit zou moeten blijken dat De Wilhelmina ooit door België gevaren is.

Overigens is het aanleggen hier uiteindelijk niet helemaal voor niets: gevraagd naar de *chômages* in Frankrijk verwijst de douanier me naar een bevrachter, die weet te vertellen dat het Canal du Nord wegens watergebrek pas nu gesloten is in plaats van zoals gepland in september, zodat wij over het Canal de Saint-Quentin moeten varen, waarvan de *chômages* vanwege de stremming in het Canal du Nord slechts voor steeds één van de twee dubbele sluisen gelden, zodat de scheepvaart tenminste één sluis ter beschikking heeft en er in elk geval een verbinding met Parijs open is. Op de kaart volgend welke route de man aanwijst, valt mijn oog op de verbinding via de Scarpe. Desgevraagd antwoordt de man mysterieus, dat de Scarpe *pas une bonne rivière* is, géén goede rivier. Hij schudt daarbij zorgelijk met het hoofd, wat eigenlijk mijn nieuwsgierigheid opwekt. Pas op de terug weg uit Frankrijk zullen we weten wat hij bedoelde met '*pas une bonne rivière*'...

Als we in Bléharies losgooien en de laatste kilometers door België varen, al in het niemandsland tussen de twee douanekantoren, is het nog niet eens helemaal tien uur, op de ochtend van de 5de oktober. De bedrijfsuren-teller wijst 316 aan, waarmee Frankrijk zo'n veertig vaaruren van Amsterdam verwijderd blijkt.

1.2 De Franse Schelde

Het niemandsland tussen België en Frankrijk meet ongeveer twee en een halve kilometer. Dan komen we aan een onafzienbare rij aanleg steigers, die steeds ver uit de schuine bakboordoever in de Schelde uitgebouwd zijn, en waaraan een even onafzienbare rij geladen en ongeladen binnenvaartschepen ligt afgemeerd. De schrik slaat ons om het hart: als dit een kwestie wordt van achter aansluiten, zijn we aan het eind van de maand nog niet in Parijs!

Op steiger 17 ontwaren we een bord *Montants vers la France*. Omdat wij inderdaad in bergvaart richting Frankrijk zijn, leggen we aan steiger 17 aan, en even later stap ik gewapend met alle scheepspapieren, de paspoorten en het Franse geld aan land en volg de pijlen naar het douanekantoor. De weg blijkt lang, langs de steigers 16 t/m 1, om precies te zijn. En bij steiger 1 is uiteraard plaats genoeg om hier vast te maken, wat me een dikke anderhalve kilometer lopen bespaard zou hebben.

Ik stap het kantoor binnen, waar ik door enige vriendelijke schippers naar boven wordt verwezen. Aan een loket is tot mijn verbazing geen wachtende te zien. Een behulpzame douanier neemt zonder dralen mijn papieren in ontvangst, werpt een blik op de vlaggenbrief die vooraan in de map zit, mompelt '*c'est bon*' en schuift de map zonder er iets mee te doen in mijn richting. Verbaasd wandel ik terug naar De Wilhelmina en even later varen we zonder dat er iemand met getrokken mitrailleur over de kade stormt het kantoor voorbij. We blijken ons in het dorp Mortagne-du-Nord te bevinden, en pal voor het douanekantoor ligt de splitsing tussen de Schelde -- hier al Escaut geheten -- en de Scarpe, die '*pas une bonne rivière*' heet te zijn. Wij laten het mysterie van de Scarpe voor wat het is, en varen onder de brug van Flines-les-Mortagne door, het Franse deel van de Schelde op. We zoeken naar de Scheldesluis, die op de ANWB-kaart van België en Noordwest-Frankrijk aangegeven staat, maar vinden de sluis niet: alleen een stokoude kademuur, waarin zo te zien ooit sluisdeuren hebben gezeten, wijst erop dat hier ooit een sluis gelegen zal hebben, maar zeker de laatste dertig jaar niet meer ligt! Als we dit raadsel nazoeken op de Navicarte nummer 14 (Nord-Pas de Calais) blijkt inderdaad, dat deze sluis niet meer bestaat. De ANWB-kaart gaat dus de kast in, en na thuiskomst moet er een brief naar de ANWB over de onnauwkeurigheid en de fouten van deze kaart.

De eerste vaarkilometers in Noordwest-Frankrijk zijn een teleurstelling: noch met rivieren als de Saône of de Seine, noch met enig kanaal in de rest van Frankrijk heeft de Haut-Escaut ook maar het minste gemeen. Het blijkt een zeer slecht onderhouden vaarweg: beboste maar ook afkalvende oevers, waar soms damwandplaten ingeslagen zijn, die echter op veel plaatsen alweer aan het instorten zijn, zodat ze een gevaar voor de schepen vormen; stukken slecht onderhouden dijk; bijna geen bereikbare kaden; roestige oude bruggen waarvan je je afvraagt of ze nog wel een auto kunnen dragen, dat is het algemene beeld van dit deel van de Escaut. Onbegrijpelijk, omdat deze rivier nauwelijks tien jaar geleden onderdeel is geworden van de zogenaamde *Liaison-à-Grand-Gabarit* (verbinding voor grote tonnages) tussen Duinkerken en de Belgische grens, waar schepen van 144 bij 12 meter, geladen met 1350 ton vracht, kunnen en mogen varen. Aan de oevers te zien krijg je hier eerder het idee dat deze waterweg helemaal is afgeschreven door de overheden en aan verwaarlozing ten prooi is. Er resten nog vijftien kilometer tot aan Condé-sur-l'Escaut, waar het verbindingskanaal Pommeroeul-Condé een aansluiting op het Centrumkanaal in

Zuid-België geeft en waar de Escaut naar stuurboord en naar het zuiden afbuigt bij de eerste sluis, die van Fresnes-sur-l'Escaut.

In de sluis van Fresnes redden de afmetingen van De Wilhelmina ons wat betreft de wachttijd om te schutten: we passen nog net in de kolk, bij twee grote tankers, een dubbele spits (een zogenaamde pousseur) en twee enkele spitsen. Omdat de vier spitsen die nog wachten te groot zijn, kunnen wij vóór hen mee.

In de sluis blijkt het kantoor van de ontvanger voor scheepvaartrechten voor Frankrijk gevestigd te zijn. Op vertoon van de vlaggenbrief krijgen we hier een slordig gestencild en van stempels voorzien half A-viertje, waarop vermeld staat dat De Wilhelmina toestemming heeft ledig van België naar Saint-Jean-de-Losne te varen. De vriendelijke mevrouw in het kantoor adviseert me om iedere keer als de papieren van de boot worden gevraagd dit slordige vodje te produceren. We zullen gedurende de gehele reis merken dat dat inderdaad prima werkt. Blijkbaar staat alle informatie die brug- en sluiswachters op de controlepunten nodig hebben, op dit velletje. Weer aan boord -- nu 2,13 meter hoger -- varen de vrachtschepen vóór ons de sluis uit en even later halen we de eersten alweer in op weg naar de sluis van la Folie, dik zes kilometer verderop.

Opvallend is dat de beroepsscheepvaart in dit deel van Frankrijk geen onderscheid blijkt te maken tussen vrachtschepen en andere schepen. We merken hier -- en zullen dat de komende dagen nog vaak merken -- dat we in allerlei zaken gewoon meetellen als schip. Men laat ons gemakkelijk voorbijlopen en werkt daar zelfs aan mee, men laat ons als eerste een sluis kolk in, zodat we veel sneller weer weg kunnen zijn en we krijgen ook overal gewoon onze beurt op volgorde van aankomst, in tegenstelling tot veel andere regio's in Frankrijk, waar een pleziervaarder heel vaak achteraan moet sluiten als er beroepsvaart is. Wij lopen nog vóór Valenciennes bijna alle schepen waarmee we in de sluis van Fresnes lagen, voorbij, zodat we naast een van de grote tankers helemaal voor in de sluis komen te liggen in Folien, Trith-Saint-Léger en Denain, respectievelijk de derde, vierde en vijfde sluis in de Haut-Escaut. Wel wacht men steeds met schutten tot de hele colonne ons weer heeft ingehaald, maar in ieder geval stelt het voorop varen ons in staat een zo gunstig mogelijk toerental van de motor te kiezen, in plaats van achter de andere te moeten blijven, vibrerend en rokend omdat de motor niet op toeren komt.

Hoewel er in Denain kermis is, en een aanlegkade, besluiten we niet de drukte maar de rust te zoeken en verder te varen om te zien of we nog net voor sluitingstijd de sluis van Pont-Malin, net voorbij Bouchain, kunnen halen en op de splitsing van de Schelde en het Canal de la Sensée, in het Bassin-Rond, een goede aanlegplaats kunnen vinden. Helaas, de sluis Pont-Malin blijkt niet meer te draaien, en wij sukkelen terug naar Bouchain, waar we aan een los-wal vastmaken om in het dorp een hapje te eten. Op de eerste vaardag in Frankrijk hebben we dan

vijfenveertig kilometer afgelegd en vijf sluizen genomen'. En hoewel het eerste stukje van het Canal de Saint-Quentin (tot Cambrai) officieel ook nog Escaut heet, buigt alle scheepvaart met grote tonnages na de sluis van Pont-Malin af naar stuurboord, het Canal de la Sensée op, richting Arleux, Douai en verder naar Lille of Duinkerken. Onze route voert via de Escaut-à-Gabarit-Freycinet (letterlijk: de Spitsenformaat-Schelde) naar Cambrai en vandaar via het Canal de Saint-Quentin naar de Oise en verder naar de Seine. We hopen dat de voortzetting van deze route minder druk en minder saai is dan het stuk dat we vandaag hebben afgelegd.

1.3 Het Canal de Saint-Quentin

Om zeven uur des ochtends ligt De Wilhelmina in de sluis van Pont-Malin, waar de sluiswachter ongeduldig via een luidspreker om de papieren vraagt. Als ik even later met mijn A-viertje uit Fresnes op de kade sta, kan ik geen ingang naar zijn kantoortje vinden. Een schipper van een Franse spits lost mijn probleem op: tegen de muur van het bedieningshuis is een kokertje van een soort buizenpost bevestigd, waar hij mijn papier samen met het zijne in rolt, waarna de koker met een vaart naar boven wordt gezogen; drie minuten later keert het kokertje weerom, en hebben we aan onze administratieve verplichtingen voldaan. Wonderlijk volk toch, die Fransen!

Na de sluis van Pont-Malin volgt gelijk de splitsing Schelde-Canal de la Sensée; hier draaien de grote tankers, die evenals wij gisteravond de nacht doorgebracht hebben net vóór de sluis, stuurboord uit. Het vervolg van de Schelde is immers van 'Gabarit Freycinet' ofte wel Freycinet-laadvermogen.

Freycinet was een minister in de Franse regering tijdens de laatste helft van de negentiende eeuw, die besloot iets te doen aan de oneconomische bouwwijze van veel waterbouwkundige werken in zijn tijd. In ieder departement in Frankrijk hanteerde men een eigen sluisformaat, een eigen brughoogte en een eigen doorvaartdiepte. Freycinet bedacht, dat schepen en waterwegen veel beter op elkaar zouden kunnen worden afgestemd als alle sluizen dezelfde afmetingen zouden hebben: dan zou immers een groot vrachtschip uit de ene regio ook vervoer naar een andere regio kunnen plegen, zonder dat het schip zou riskeren ergens net niet door te kunnen wegens een te grote breedte of lengte, doorvaarthoogte of diepgang. Hij vaardigde daarom een wet uit, die voorschreef dat een sluis 40 meter lang en 5 meter breed moest zijn, en dat een schip van 3,50 meter hoog en 1.80 meter diep in een kanaal moest kunnen varen.

Zo komt het, dat vrijwel alle oudere kanalen en gekanaliseerde rivieren in Frankrijk sluizen van 40 bij 5,10 meter hebben (men nam de breedte aan de veilige kant, voor als er eens een steen loswrikte), en dat dientengevolge vrijwel alle Franse binnenvaartschepen zogenaamde spitsen of péniches zijn, met als standaardafmetingen dezelfde maten: 38,50 à 39,50 meter lang (iets korter dan de

sluizen dus, voor het heen en weer gaan tijdens het schutten), 5,00 à 5,05 meter breed, met een kruiphoogte van 3,50 (sommige met de roef neergeklapt) en een diepgang van hoogstens 2,20 meter, die men meestal tot 1,80 à 2,00 meter benut, afhankelijk van de te bevaren route. Met deze maten kan men dan ook vrijwel overal in die Franse vaarwegen, die met elkaar en met het buitenland in verbinding staan, varen. De enige uitzonderingen zijn het Canal du Midi, het Canal du Nivernais en enkele oude zijkanalen en zijrivieren die nog slechts voor het toerisme open zijn, zoals de Seille, de Baise, de vaarwegen in Bretagne, de Charente, de Dordogne; al deze vaarwegen hebben sluiscolken van hooguit 30 meter lang. De Ourcq en de Haut-Rhône/Canal de Savières hebben juist weer een sterk verminderde breedte. Maar alle andere kanalen in Frankrijk zijn met een schip van 38,50 bij 5,05 meter te bevaren.

Zodra wij de sluis uitkomen, draaien we bakboord de Escaut in, en de veel kleinere afmetingen van deze vaarweg manifesteren zich onmiddellijk in de noodzaak gas terug te nemen. Onze diepgang is te groot om een snelheid hoger dan zo'n 6 à 8 kilometer per uur in het kanaaltje te kunnen handhaven zonder 'uit het roer te lopen'. Met uit het roer lopen wordt niet bedoeld dat het roer van het schip afbreekt, maar dat de hekgolf van een schip zó groot wordt, dat er meer water van achteren naar het roer stroomt dan er onder en langs het schip komt, waardoor het water naast het roervlak als het ware mee stroomt met het schip en het roer geen effect meer heeft. Dit uit het roer lopen treedt op als men, bij weinig diepgang of breedte (zodat er weinig water van boeg naar hek langs het schip kan stromen) een te hoge snelheid heeft: vaart verminderen is de enige oplossing.

Ook in andere opzichten zijn we nu definitief in een ander soort vaarwater dan de *Liaison-à-Grand-Gabarit*: de oevers zien eruit alsof hier sinds de Eerste Wereldoorlog geen schip meer gevaren heeft: gebroken damwandprofielen met nog weer afgebrokkelde stenen kanaalwanden ervoor, overwoekerd, afgekald, verzand, dat is het algemene beeld van de Escaut-à-Gabarit-Freycinet, en dat zal zo blijven tot na Cambrai. Verschrikkelijk! Wel is gelijk de landelijke, rustige, ontspannen sfeer terug die we zo goed kennen van de kleine kanalen in Zuid-Frankrijk, Bourgogne en de Ardennen: dezelfde rust en stilte, hetzelfde slakkengangetje en dezelfde nabijheid van de oevers en de bebouwing daarop.

Het Bassin-Rond, een kanaalarm die enkele honderden meters na de splitsing aan stuurboord terugdraait naar het Canal de la Sensée, blijkt ingericht als jachthaven, verhuurbasis voor scheepjes en horecacentrum. Het ziet er ons wat te 'Diners-Club' uit, en zo vroeg op de ochtend zal men er wel geen ontbijtje kunnen krijgen, dus wij varen verder richting Cambrai, om na een kleine drie kilometer bij de sluis van Iwuy nummer 5 aan te komen: tot onze verrassing een dubbele sluis, twee kolken naast elkaar, beide van Freycinet-afmetingen, die door een sluiswachter in een bedieningshuis op het midden-eiland elektrisch worden bediend. Het Canal de Saint-Quentin moet vroeger wel reuze belangrijk zijn geweest om zo'n investering

de moeite waard te maken: onze naspeuringen leveren inderdaad de informatie op dat voor het tot stand komen van het Canal du Nord in 1965 dit kanaal de enige verbinding tussen Noord-West-Frankrijk, de Parijse regio en het oosten van het land vormde. Het kanaal is in twee fasen gebouwd: het oudste deel is het meest zuidelijke, dat de Oise en de Somme met elkaar verbindt. Dit deel van het kanaal dateert al van 1738, toen het als *Canal de Crozat* werd geopend. De verbinding met de Schelde werd op 28 april 1810 geopend.

We merken al snel dat de aanwezigheid van dubbele sluisen in de tijd een hoop verschil maakt. Aangezien opvaart en afvaart in wezen gelijktijdig kunnen schutten, ontstaan er nauwelijks wachttijden: er staat altijd wel één kolk naar de goeie kant open als we op een sluis afvaren en zodoende schutten we, ondanks de hier intensieve beroepsvaart, eigenlijk altijd al binnen de vijf minuten. Het geeft ons zelfs de mogelijkheid heel wat spitsen te passeren, want het probleem zover op ze uit te moeten lopen dat er na schutting voor hen geen oponthoud ontstaat bij de eerstvolgende sluis (wat in alle kanalen het criterium is of vrachtspitsen toestaan dat men ze inhaalt of juist niet), bestaat hier niet. Immers, de sluiswachter kan beide sluisen in gereedheid brengen en zo een klein jachtje (dat veel sneller in- en uitvaart dan een spits) als het ware voorbij-schutten. In rap tempo varen we zo de sluisen Iwuy (5), Thun-l'Évêque (4), Erre (3), Selles (2) en Cantimpré (1), waarvan beide laatste in feite in Cambrai liggen, nog geen kilometer uit elkaar. Vóór tien uur zijn we de stad Cambrai voorbij en varen nu op het feitelijke Canal de Saint-Quentin.

Zowel de nummering van de sluisen als de kilometeraanduiding op de kaart begint hier weer bij 'af'. De sluis Provville heeft nummer 1, en ligt 2.1 kilometer van het nulpunt in Cambrai verwijderd. Die kilometeraanduiding is overigens handig om de gedachten te bepalen hoever men op een dag nog kan komen, en daarmee om een goede plaats voor de nacht te zoeken voordat men verrast wordt door gesloten sluisen. Vooral als men geen of te weinig eigen voorraden aan boord heeft, is de noodzaak van een stop in de buurt van winkels of restaurants reden om tegen het eind van de dag de waterkaart goed te bestuderen. Het zal ons ondanks veel voorzorgsmaatregelen regelmatig overkomen dat een plan om uit eten te gaan wordt doorkruist door de afwezigheid van zelfs maar het geringste teken van leven op de plaats waar we noodgedwongen vastmaken voor de nacht.

Nu we al om tien uur 's morgens door Cambrai zijn, komt de mogelijkheid om 's avonds Saint-Quentin te halen (bij kilometer 50) ons in eerste instantie optimistisch, maar niet onmogelijk voor; dat wil zeggen, tot we op de kaart het aantal sluisen bezien dat we nog door moeten: 22 stuks! Zelfs bij een voortvarende gang van zaken zoals bij de eerste vijf dubbele sluisen, lijkt het nog onmogelijk om vijftig kilometer te varen en 22 sluisen te doen in acht uur tijd. We besluiten de sluisen te 'timen' en bemerken in de sluis van Provville dat we daar zes minuten na invaart al weer uitvaren! Zes keer tweeëntwintig is 132 minuten ofte wel dik twee

uur, dat laat iets minder dan zes uur om vijftig kilometer te varen. Dat moet kunnen, besluiten we optimistisch en vol goede moed beginnen we aan de lange klim naar het scheidingspand van het Canal de Saint-Quentin, via de sluizen 1 t/m 17.

Net voorbij sluis 3 (Noyelles) ligt tot mijn niet geringe vreugde en verbazing, leeg afgemeerd aan de bakboordoever, het Franse schip *Le Plat du Jour*, het schip dat ons in het Canal de la Marne au Rhin destijds zulke goede diensten heeft bewezen (zie Varen in Frankrijk); na die eerste ontmoeting heb ik de eigenaar schipper leren kennen, die toepasselijk *Monsieur Menu* bleek te heten en wiens tweede spits dan ook de *Hors d'Oeuvre* was gedoopt: wie durft nog te zeggen dat de Fransen geen humor hebben?

In dit deel van het kanaal heeft een kanaalpand gemiddeld een lengte van zo'n anderhalve kilometer, variërend van 400 meter tot 3 kilometer. Het kanaal, dat zeker tot een der fraaiste van Frankrijk behoort, voert langs idyllische dorpjes, rustieke boerderijen, pittoreske bruggetjes, mooie woeste bossen en glooiende heuvels. Het is nu eens bochtig, dan weer recht en geen pand is hetzelfde als het vorige of het volgende. Eén ding hebben alle panden gemeen: de verwaarloosde staat van de oevers en kunstwerken!

Als we dan ook in de sluis nummer 4 van Talma zien, dat men doende is de sluis te automatiseren, is onze verbazing groot: niet alleen automatiseert men de sluizen zonder het eigenlijke kanaal zelfs maar in de geringste mate te onderhouden, ook automatiseert men klaarblijkelijk steeds één van de beide kolken, zodat het geweldige voordeel van het Canal de Saint-Quentin, namelijk het zelden vóórkomen van oponthoud en wachttijden, met één klap ongedaan is gemaakt! Als we bij de sluizen nummers 4 t/m 8 in de file hebben gelegen achter een aantal spitsen die tergend langzaam schutten, weten we zeker dat we voor vandaag Saint-Quentin wel kunnen vergeten: Blijven we achter die spitsen, dan is het zelfs de vraag of we Saint-Quentin morgen halen!

Maar bij de sluizen 9 en 10 (Crèvecoeur en Vinchy), die vlak bij elkaar liggen, blijken weer beide kolken in werking en lukt het ons om zonder hen al te veel te hinderen de schepen vóór ons voorbij te komen. Dan gaat het weer even snel: 11 (Tordoir). 12 (Vaucelles), 13 (Bantouzelle), 14 (Banteux), 15 (Honnecourt), 16 (Moulin-Lafosse) en 17 (Bosquet) zijn we dan ook net na vier uur allemaal voorbij. Daarmee zijn we in het hoogste kanaalpand aangekomen, en volgens de waterkaart nu in een pand van meer dan twintig kilometer varen zonder sluizen. Dat kan nog leuk opschieten dus!

Dat we alweer buiten de waard gerekend hebben, merken we als we een kleine kilometer voorbij de laatste sluis 17 van Bosquet de bocht in het kanaal nemen. Voor ons, tot zover het oog reikt, in ieder geval tot ver voorbij de brug van het dorpje Le-Champs-Luseaux, ligt een onafzienbare rij spitsen afgemeerd, zowel lege

als geladen schepen. We kunnen niet zien of het hier een plaatsje met een beurs betreft, waar spitsen liggen te wachten, of dat er een stremming of zoiets is, waarvoor ze halt hebben gehouden. Maar even later haalt een official van de Service de la Navigation ons uit de droom. Men ligt te wachten voor de *touage*, de sleepdienst die de schepen door de tunnel van Macquincourt moet trekken.

Ik herinner me de tunnel van Mauvages uit het Canal de la Marne au Rhin, en hoe we daar een keer van twee uur 's middags tot zes uur de volgende ochtend hebben gelegen omdat de sleep om half twee net vertrokken was naar de andere kant van de berg; ik bereid me dus voor op het ergste. Maar de ambtenaar antwoordt op de vraag hoe laat de volgende sleep gaat, dat dat om zes uur zal zijn, dus dat valt mee. Vervolgens begint de man echter waarschuwend geluiden te laten horen over het gevaar van het gesleept worden als vierentwintigste schip. Er blijken maar liefst DRIEËNTWINTIG Spitsen voor ons te liggen!

Als ik hem vraag wat we dan moeten, antwoordt hij dat we er verstandiger aan doen tot morgen te wachten. Maar mijn vraag of hij kan garanderen dat er dan niet wéér drieëntwintig spitsen voor ons zullen liggen kan hij alleen met nee beantwoorden, dus ik geef hem te kennen dat we zullen aanhaken, al zijn we het honderdste schip! Schouderophalend legt de man ons uit, dat we dan helemaal achteraan moeten wachten tot de sleep zich formeert, om dan onze trossen aan te reiken aan de *Bastie*, de laatste lege spits van de sleep.

De schipper van de *Bastie* blijkt een aardige, behulpzame Fransman, die geduldig tekst en uitleg geeft over de tunnel en het reilen en zeilen van de sleep. Hij zegt toe ons op twee kruisdraden achter zijn schip te zullen leggen, zodanig dat we niet hoeven te vrezen steeds tegen de remming getrokken te worden. Hij maakt vriendelijk een praatje over de toestand van de kanalen en de steeds verdere achteruit gang in het vervoer te water in Frankrijk. En als uiteindelijk net voor zes uur de Hendrik uit Gent (een van de spitsen die we tussen sluis 8 en sluis 9 gepasseerd zijn) ons weer voorbijgevaren is, omdat geladen schepen vooraan gesleept worden, begint de sleep zich te formeren. Wij overhandigen onze twee dikste touwen aan de schipper van de Bastie, die ze vakkundig, gekruist, vastzet op zijn twee achter-bolders. Na enig aantrekken en weer lossen maken liggen we kaarsrecht achter de Bastie en omdat we smaller zijn, hoeven we niet eens ons roer aan te raken. Steeds als we naar één kant weggetrokken worden door de Bastie wordt onze koers ruim voor we een remming kunnen raken door de andere kruisdraad gecorrigeerd, zodat we rustig achterover kunnen leunen in onze stuurhut. Tegen het invallen van de duisternis glijdt De Wilhelmina, muisstil en statig, als laatste schip van de aanlegkade weg. Drieëntwintig spitsen en een klein scheepje achter een elektrische sleepboot; ten gevolge van onze bescheiden plaats achteraan in de stoet, voert het konvooi achterop trots de Nederlandse vlag!

Het duurt geruime tijd voordat de tunnel van Macquincourt zelfs maar in zicht

komt: dat zegt overigens iets over de enorme lengte van de sleep. Vierentwintig spitsen keer veertig meter is een kilometer sleep! Dat klopt ook wel, want met de snelheid van bijna twee kilometer per uur doen we er ruim een halfuur over voordat de tunnelingang in de verte verschijnt. En als we dan uiteindelijk de tunnelingang bereiken, is het al donker: bijna half acht!

De vaart door de tunnel blijkt een ervaring! De absolute stilte die er heerst door de afwezigheid van motorgeluiden, is hoogst onwennig en door de akoestiek van de tunnel kan men mensen helemaal vóór in de sleep letterlijk verstaan als ze met elkaar praten. Nog vreemder is het effect van een opmerking via de marifoon: via 23 luidsprekertjes met steeds 40 meter ertussen galmt een soort buitenaardse echo door de tunnel, die klinkt alsof God zelf de scheepvaart toespreekt! En net als in de andere tunnels die ik ooit gevaren heb, is het vooral koud!

Van half acht tot tegen half elf schuiven wij, in de stuurhut gezeten met een lekker glaasje wijn en een hapje, moeiteloos voort door de saaie betonnen buis, slechts af en toe opgeschrikt door het geluid van een tegen de remming stotend schip ergens ver voor ons. Dan ineens liggen we stil. Gewoon midden in de tunnel nog, geen uitgang te zien, geen frisse wind van de buitenlucht te voelen. Voor ons klinken stemmen die onverstaanbare dingen naar elkaar roepen, er wordt iets over de marifoon gevraagd, en dan, na een paar minuten, komt het konvooi tergend langzaam weer in beweging, om nog geen vijf minuten later alweer stil te liggen. Ik kan me indenken dat het afkoppelen van de spitsen een kilometer vóór ons de oorzaak is, maar als dat zó langzaam gaat, zijn wij om vier uur vannacht nog niet aan de beurt!

Deze keer duurt het langer: na tien minuten stap ik op de kade en vraag de schipper van de Bastie of hij weet wat er aan de hand is. Vóór in de sleep schijnt er een probleem te zijn, waardoor het zaakje vastzit. Even later horen we verderop in de tunnel een motor starten: er klinkt weer iets over de marifoon, en de schipper vertaalt het bericht, dat zegt dat ieder op eigen kracht de tunnel moet verlaten! Hij gooit de trossen waarmee hij aan zijn voorganger zit los en helpt met het lossen van de onze, waarna ik, wetend hoe slecht de motor van De Wilhelmina het verdraagt om langdurig op lage toeren te draaien, nog maar even wacht met starten. Binnen de kortste keren is de lucht in de tunnel bezwangerd met dieseluitlaatgassen! Het kabaal van de motoren is dan ook oorverdovend.

Ondanks al dit motorgeweld komt er vooralsnog totaal geen beweging in de schepen voor ons en ik besluit poolshoogte te gaan nemen aan de kop van de sleep. Een kilometer joggen moet te doen zijn, als men gaat varen kan ik altijd tijdig terughollen. Na een kleine zes minuten rennen over het jaagpad dat aan de bakboordkant in de tunnel is gebouwd, bereik ik de kop van de tunnel -- en de oorzaak van het probleem. Een schipper helemaal vóór in de sleep, die als eerste uit de tunnel werd gesleept was losgegooid om hier ergens een ligplaats te gaan

zoeken op eigen kracht -- wat gebruikelijk is -- maar hij weigert te varen omdat hij geen navigatielichten heeft! Omdat het een diep geladen spits betreft, kan hij niet verder aan de kant dan zo'n halve meter uit de oever, waardoor schepen achter hem de grootste moeite hebben er voorbij te komen. Pas nadat men hem met vereende krachten stomweg een stuk vooruit heeft geduwd (trossen los, schip erachter en gas geven maar), lukt het een doorvaart van voldoende breedte open te krijgen, zodat de schepen erachter de koppige schipper voorbij kunnen. De sleepboot, waarvan men zou verwachten dat die de orde in het geheel zou herstellen, heeft het dan al af laten weten. Men heeft stomweg de lijnen losgekoppeld en de sleepboot in zijn insteekhaven geparkeerd; de bemanning is al naar huis!

Ik hol terug naar De Wilhelmina, en de schipper van de *Bastie* legt nog eens nauwkeurig uit wat de procedure hier is. Eenmaal de lange tunnel van 5670 meter uit, zoeken alle schepen een plaats voor de nacht, en morgen om half zeven gaat het licht van de korte tunnel, iets verderop, op groen om de tussen de twee tunnels liggende schepen eerst door te laten. We moeten dan gelijk mee, want men mag niet blijven liggen omdat men dan de sleep naar het noorden blokkeert. Dat wordt dus vroeg opstaan morgen. Vervolgens een klein stukje varen en weer uitslapen, want het zal wel even duren voordat er 23 schepen geschut zullen zijn in sluis nummer 18 in Lesdins!

Pas tegen half twaalf komt de *Bastie* in beweging en start ik de motor van De Wilhelmina. Langzaam en in een zo onderhand knap ongezonde damp van diesel, varen we in de richting van de neonlampen die de opening van de tunnel nu zichtbaar maken. Tegen middernacht bereiken we de tunnelopening, opgelucht adem halend in wat frisse lucht is in vergelijking met de tunnellucht, maar waar ongetwijfeld nog steeds een ongezonde portie uitlaatgassen hangt, gezien de ligging van de tunnelingang in een diepe voor in de berg. We maken, nog steeds op advies van de schipper van de *Bastie* gewoon naast hem midden in het vaarwater vast; er kan toch niks langskomen.

Saint-Quentin hebben we dus niet gehaald en inderdaad, we mogen van geluk spreken als we het morgen wel halen. Vroeger blijkt het bij deze tunnels totaal anders in zijn werk te zijn gegaan, volgens een gids over het kanaal die ik op de kop heb kunnen tikken. Over de gehele lengte van het scheidingspand werd gesleept door twee van die kettingsleepboten, waarvan de ene de helft aan de kant van de sluis van Bosquet en de andere de helft aan de kant van de sluis van Lesdins voor zijn rekening nam. Midden tussen de twee tunnels ontmoetten de beide sleeptreinen elkaar: er werd dan van sleper gewisseld en de beide sleepers namen aldus elkaars sleep over, om met de tegenliggers weer terug te keren naar 'hun' sluis. Dat wisselen moet zijn gebeurd op de plaats waar wij nu, het hele vaarwater blokkerend, overnachten!

Een korte nachtrust en een ontbijt later varen we nog steeds als vierentwintigste schip, de diepliggende geul tussen de twee tunnels door. Aan het eind van de geul bevindt zich de 1098 meter lange tunnel van Lesdins. Net voorbij die tweede tunnel is dan een ruime afmeermogelijkheid, waar we vastmaken om op sluis nummer 18 van Lesdins te gaan kijken wat daar gebeurt. Iedere twintig minuten wordt er een spits naar beneden geschut (we zitten hier immers in het hoogste kanaalband, het scheidingsband). Een snelle rekensom leert ons dat er met twee kolken zes schepen per uur naar beneden gaan, dus wij zijn over vier uur pas aan de beurt. Tijd om boodschappen te doen. In Lesdins blijken de winkels op zondagmorgen 7 oktober gewoon open, en met hulp van supermarkt en bakker voorzien we ons van vers brood, verse groente, vers vlees en vooral: verse wijn!

Achter ons heeft de Hendrik uit Gent afgemeerd, waarvan de schipper op mij bij eerdere keren dat we hem passeerden de indruk maakte dat hij daar niet blij mee was. De man blijkt Nederlands te spreken en legt desgevraagd uit dat hier in Noord-Frankrijk plezierscheepjes in principe hun eigen beurt bij het schutten gewoon behouden en als ze sneller zijn ook voorbij mogen lopen, als ze daarmee de spitsen maar niet nodeloos hinderen en oponthoud veroorzaken. Hij haalt het voorbeeld aan van het jachtje dat eerst met veel gedoe en gehannes voorbijloopt, om daarna veel te vroeg voor de wal te gaan of 's ochtends heel laat los te maken, zodat de spitsen er niet één keer, maar vele keren last van hebben. Wij hebben, volgens hem, gewoon onze beurt vóór hem, zoals we al sinds Antwerpen -- zo zegt hij -- vlak in de buurt zitten. Als ik vragend kijk, vertelt hij dat we in Antwerpen met dezelfde schutting van de Royerssluis naar de Schelde afgedaald zijn. Vervolgens is hij ons bij Gavere (waar we in de kraan hingen) voorbijgevaren, en wij hem weer op de Haut-Escaut, en nog eens op de Escaut-à-Gabarit-Freycinet. Ten slotte is hij ons weer voorbijgekomen net voor de tunnel, maar omdat wij eigenlijk vóór hem voeren in de laatste stijgende sluisen, heeft hij achter ons vastgemaakt voor deze sluis. We zullen de Hendrik nog vele malen zien, deze tocht, veronderstelt hij, want hij is op weg naar Sens, aan de Yonne. Ook deze schipper uit zijn bezorgdheid over de terugloop in ladingaanbod en over de staat van de kanalen. Dit gehannes met het sluiten en weer openen en weer half sluiten van kanalen is de reden geweest dat hij een reis naar Arles, in Zuid-Frankrijk, heeft laten schieten, omdat naar zijn eigen zeggen, 'ik niet weet wanneer of ik er geraak...', wat zelfs in het vrolijke Vlaams een droeve ondertoon heeft!

Inmiddels hebben we, na de boodschappen, het schoonmaken van het schip en nog een paar karweitjes voor de wachturen, een lekker zonnetje op het achterdek en het lijkt zowaar zomer als we tegen het middaguur (na vijf uur oponthoud dus) als op twee na laatste schip de sluis van Lesdins invaren. Vol goede moed, en in een lekker tempo, dalen we in de sluisen 18 (Lesdins), 19 (Pascal) en 20 (Omissy) steeds de gebruikelijke 3,5 meter naar beneden, hetgeen zeer ontspannen en rustig gaat vergeleken bij de stijgende sluisen. Ook de sluisen van Moulin-Brûlé (21) en

Saint-Quentin (22) nemen we zonder noemenswaardig oponthoud, hoewel deze, weer wegens automatisering van een der twee kolken, slechts één kolk in gebruik hebben. In Saint-Quentin is een goed uitgeruste jachthaven, maar als we daar zijn, blijkt er een kermis en een drukke weg pal naast de haven te zijn. Wij besluiten de rust te prefereren en mikken ten behoeve van het avondeten op het halen van Jussy, ongeveer 25 kilometer en drie sluizen verderop. Daar is een restaurant, en de laatste sluis is al na een dikke vijftien kilometer, dus die moet toch zeker haalbaar zijn: het is immers pas rond twee uur. Zonder aan te leggen varen we Saint-Quentin dus weer uit, nog altijd onder een stralende zon.

Bij sluis 23 (Fontaine-lès-Clercs) aangekomen zakt de moed ons weer in de schoenen: daar liggen, tot onze verbijstering, weer een zevental schepen, waaronder de *Bastie* (onze voorganger, nog steeds) nog te wachten om geschut te worden. Navraag leert, dat er hier met maar één sluis geschut wordt, en dat de sluiswachter van hogerhand opdracht heeft slechts één keer per twintig minuten een schip door te laten in verband met een dreigend gebrek aan water (en daarmee aan diepgang) in de hogere panden van het kanaal. Dat wordt dus weer twee en een half uur wachten!

Om vijf uur (!) passeren we uiteindelijk sluis nummer 23, en vlak vóór zes uur varen we op sluis nummer 24 van Séraucourt-le-Grand af, al in het schemerduister. De sluiswachter besluit al om vijf voor zes er de brui aan te geven en gooit zo ongeveer voor onze neus de lichten van de sluis uit. Ons rest niets anders dan aan de wrakke steiger van de sluis vast te maken voor de nacht, terwijl buiten een koude wind opsteekt. Een blik op de kaart leert ons dat we boven op een aquaduct liggen, waaronder de rivier de Somme het kanaal kruist om verder langs stuurboord de loop ervan te volgen en bij Saint-Simon af te buigen naar het Canal du Nord: het Canal de la Somme is het bevaarbare lateraalkanaal van deze rivier.

In compleet niemandsland bereiden we ten slotte dan maar weer zelf een smakelijke maaltijd en gaan, nadat we de Hendrik die na ons nog kwam aanvaren, geholpen hebben met vastmaken, gewoon zeer vroeg naar bed, het uitgaansleven van Séraucourt-le-Grand latend voor wat het is. Op een hele dag hebben we welgeteld 17.5 kilometer afgelegd en zes sluizen gepasseerd. Daarvoor zijn we dan wel TWAALF uren in touw geweest!

Als we de volgende ochtend om zeven uur de sluis van Séraucourt-le-Grand (24) passeren, hangt de slootmist nog boven het water van het kanaal. In de sluizen van Pont-Tugny (25), bij de splitsing Canal de Saint-Quentin/Canal de la Somme (naar het Canal du Nord), en in de sluizen van Jussy (26), Mennessis (27) en Voyaux (28) wachten we iedere keer braaf op een aantal voorgangers, waarvan steeds de *Bastie* de laatste is. De sluiswachter van Jussy, die blijkbaar de laatste dagen al heel wat gekanker van schippers over zich heen heeft gekregen, wijst wanhopig naar een soort stenen schuurtje achter zijn huis en legt uit dat daarin de pompinstallatie nog

staat die alle sluizen in dit kanaal hebben, en waarmee tot vijftwintig jaar geleden door middel van dieselpompen water van lagere naar hogere panden kon worden gepompt in tijden van droogte. 'Maar ja, meneer, dat spul heeft al vijftwintig jaar niet meer gedraaid, zoals veel aan dit kanaal al vijftwintig jaar niet meer gewerkt heeft...' Het is om woest van te worden, deze verregaande en waarschijnlijk opzettelijke verwaarlozing van iets dat gerekend moet worden tot de prachtigste vormen van industrieel-historisch erfgoed in heel West-Europa!

Pas de sluizen 29, 30 en 31 (Fargniers 1, 2 en 3) gebruiken weer beide kolken, zodat we uiteindelijk onze voorgangers voorbijlopen en nog om kwart over elf 's morgens de samenvloeiing van het Canal de Saint-Quentin en het Canal de la Sambre à l'Oise bereiken. Op de kruising van beide kanalen kan men-normaal gesproken-bakboord terug naar België via de Sambre, die Charleroi passeert en bij Namen in de Maas vloeit.

Voor Nederlandse pleziervaarders is deze verbinding bruikbaar om een vergelijkbare tocht te maken als men minder dan drie weken ter beschikking heeft: Amsterdam-Fargniers is iets meer dan een week, en de terugtocht over Sambre en Maas zal ongeveer evenveel tijd nemen, zodat men ook bij slechts drie beschikbare weken ontspannen kan varen en zich de nodige uitstapjes kan permitteren.

Op het moment van onze passage is de Sambre, net als het Canal du Nord, gestremd: tot 16 oktober zijn er vijf sluizen buiten gebruik en tot 31 oktober nog één. Doorvaart is dus pas weer vanaf 2 november mogelijk (want 1 november is een feestdag met sluiting van bijna alle sluizen in Frankrijk). We werpen een snelle blik in het inderdaad uitgestorven eerste kanaalpand van het Canal de la Sambre à l'Oise, en wenden ons daarna weer snel naar ons eigen vervolg: de laatste vier sluizen (alle vier dubbel) in het Canal de Saint-Quentin, Tergnier (32), Viry (33), Senicourt (34) en Chauny (35) liggen in een kaarsrecht deel van het kanaal, zodat de laatste sluis 35 al vanuit sluis 32 zichtbaar is, hoewel de afstand dan nog ruim zeven kilometer bedraagt! In ruim een uur hebben we de laatste vier afdalingen achter de rug, en om precies half één bereiken we in Chauny de brug die kilometerpunt '0' van het Canal Latéral à l'Oise vormt; over de 105 kilometer van het Canal de Saint-Quentin, en de veertig sluizen daarin, hebben we dan dik twee en een halve dag gedaan! Nog 138 kilometer, maar met slechts zeven sluizen, scheiden ons van de Seine!

1.4 Het Canal Latéral à l'Oise en de Oise

Het lateraalkanaal van de Oise en de gekanaliseerde rivier met de zelfde naam vormen de verbinding tussen het Canal de Saint-Quentin en de Seine. Oorspronkelijk -- en dat vormt dan tevens de verklaring waarom beide waterwegen steeds naar het eindpunt Chauny verwijzen -- mondde het Canal de Saint-Quentin al bij Chauny in de rivier de Oise uit. De verbindingsluis tussen het kanaal en de

rivier ligt er nog en wordt sporadisch nog gebruikt voor de industrieën die aan de rivier liggen en voor kleine scheepjes die om toeristische redenen de rivier bevaren (pas op: zeer weinig diepgang!)

Omdat het riviergedeelte tot Janville enorm meandert, waardoor de lengte van het vaarwater tot Janville wel drie keer de hemelsbrede afstand bedroeg, besloot men in 1821, elf jaar na de opening van het Canal de Saint-Quentin, om vanaf Chauny tot de samenvloeiing met de Aisne een lateraalkanaal langs de Oise te bouwen, waardoor de meer dan 120 kilometer rivier tot minder dan 40 kilometer kanaal kon worden gereduceerd. Daarom gaat de rivier nu bij kilometerpunt 104 (Janville, net benoorden de samenvloeiing met de Aisne) over in het Canal Latéral à l'Oise ter hoogte van kilometerpunt 34, terwijl vroeger de rivier in Chauny tot kilometerpunt 225 doortelde. De laatste sluis (Chauny 35) van het Canal de Saint-Quentin werd verlegd en in het verlengde van het lange rechte laatste stuk van dit kanaal groef men naast de Oise een al even recht en regelmatig kanaal via Pont-l'Évêque en Béthancourt naar Janville, met slechts vier dubbele sluiscomplexen: Saint-Hubert (1), Sempigny (2), Bellerive (3) en Janville (4), waarna het lateraalkanaal onmiddellijk voorbij de sluis weer in de rivier uitmondt, om vijf kilometer verder ook nog eens met de Aisne samen te vloeien. De samenvloeiing van het Canal de l'Oise à l'Aisne in Abbécourt, waar het zijkanaal eerst de Oise over moet steken alvorens met een enorme sluis in het lateraalkanaal te belanden, is nog de oorspronkelijke. Het verbindingskanaal met de Aisne is namelijk pas ná de totstandkoming van het lateraalkanaal van de Oise gebouwd. Wel is het aquaduct zo hoog boven de Oise gebouwd (waardoor de laatste sluis zo'n groot verval heeft) om de doorvaartopening van de Oise eronder niet nodeloos laag te maken, wat zowel voor eventuele scheepvaart als voor de waterafvoer-capaciteit over de rivier voordelen heeft. In een later jaar is steeds een van de beide kolken van alle vier de sluisen tot Janville verlengd tot 91 meter, om de steeds vaker voorkomende pousseurs (dubbele spitsen, waarvan de achterste de voorste duwt) te kunnen laten passeren, zonder de noodzaak de duwboot en de voorste boot te ontkoppelen.

De nieuwe verbinding die in 1821 ontstond door de opening van het lateraalkanaal heeft haar bestaansrecht aardig bewezen: tijdens de drukste jaren van de Franse binnenscheepvaart passeerden soms meer dan honderd schepen per dag de sluisen tussen Janville en Chauny! Pas in 1965, toen het gehele Canal du Nord met zijn vergrote sluisen werd geopend, verminderde de drukte op deze voor het noorden zo belangrijke waterweg. Vandaag de dag passeren in ieder geval -- zelfs met een gestremd Canal du Nord -- beduidend minder schepen de vier sluisen.

Wij zijn om één reden in ieder geval erg blij met het doelmatige kanaal: misschien lukt het ons hier om de ruime achterstand op het vaarschema, die in België en Noord-Frankrijk is ontstaan door de rommel in de schroef en de vertraging in het Canal de Saint-Quentin, althans voor een deel in te lopen. De eerste kanaalpanden, met dezelfde tekenen van verwaarlozing als waaraan het Canal de Saint-Quentin

lijdt, doen denken aan delen van de Zuid-Willemsvaart in een slecht onderhouden variant. Het *Gare d'Eau* in Abbécourt, waar ook de hoge eerste sluis van het Canal de l'Oise à l'Aisne zichtbaar is, ligt ook eerder vol met scheepswrakken dan met schepen: roestige spitsen zijn hier in de meerderheid; blijkbaar begint ook in Frankrijk de sloopregeling haar tol te eisen! Als fraai contrast met het roestige metaal steken ook de resten van twee oude, houten spitsen nog boven water uit!

In sluis 2 van Sempigny (die in wezen in Pont-l'Évêque ligt, net voor de samenvloeiing met het Canal du Nord) halen we onze langdurige voorbuurman, de *Bastie*, in door gelijk met hem in de andere kolk naar beneden te schutten. De sluis uitvarend passeren we eerst de haven aan onze stuurboordzijde en vervolgens het Canal du Nord; op de kruising staat een enorm Mariabeeld dat zo vreselijk blauw is, dat het bijna pijn doet aan de ogen!

Het kanaaldeel voorbij de samenkomst met het Canal du Nord draagt ineens weer alle kenmerken van een onderhouden kanaal: rechte oevers, stevige kaden, af en toe zelfs een baggermolen in bedrijf! Bekende schippersplaatsen als Béthancourt en Longeuil-Annel, namen die we vaak achter op schepen uit Frankrijk zullen zien, liggen hier langs het kanaal. Als we ten slotte sluis nummer 4 van Janville uitvaren en daarmee, langs het fraaie Ile de Janville midden in het vaarwater, de eigenlijke rivier de Oise bereiken, is het vier uur 's middags.

Hoewel we nu weer in een natuurlijke rivierbedding varen, is dat aan het profiel van de vaarweg niet echt goed te zien: wel groeien op beide oevers de gebruikelijke struiken en kleine boompjes, maar de bedding is nog steeds smal en de enkele bochten in dit deel van de vaarweg maken niet de indruk aan de binnenbochtkant verzand te zijn. Pas na de samenvloeiing met de (vreemd genoeg veel bredere) Aisne, bij kilometerpunt 99 (dus vijf kilometer na de sluis 4), krijgt de Oise het aanzien van een grote, brede, statige rivier, met allure. Hier hebben de bruggen plotseling weer meer bogen of andere doorvaartopeningen, soms wel vier, en hier duiden de sporen op de oevers op soms zeer hoge waterstanden (hoewel die dit jaar al helemaal niet voorgekomen schijnen te zijn). Om nu eindelijk eens verzekerd te zijn van het al dagen door overmacht uitgestelde restaurant besluiten we, rond vijf uur, in Compiègne aan wal te gaan. Dit lukt ons overigens vanwege de ondiepten aan de kant slechts door langs zij een Vlaamse spits vast te maken, waarvan de schipper vervolgens behulpzaam een speciale boordladder tegen zijn hoge scheepswand hangt om ons het aan land gaan te vergemakkelijken.

Compiègne is een soort klein Parijs: het ademt een zeer aangename, liberale sfeer, en heeft veel voorzieningen die in de meeste dorpen langs de route ontbreken, zodat het een logische maar ook handige stopplaats is. Bovendien, welke route men ook neemt, Canal du Nord of Saint-Quentin of Sambre, men komt altijd door Compiègne. Wij brengen een aangename avond door in een uitstekend restaurant, *'le Picotin'*, waar we ons aan enkele regionale specialiteiten te goed doen. Na een

slaapmutsje is het vervolgens weer tijd om de kooien op te zoeken. We hebben nog zeker anderhalve vaardag voor de boeg en het is al maandag 8 oktober! De bedrijfsuren-teller van de motor blijkt 353,8 uren aan te wijzen. Vanaf de Belgische grens hebben we dus maar liefst 37 vaaruren nodig gehad om hier te komen!

De volgende dag om zeven uur vervolgen we onze vaart naar de Seine: de 97 kilometer en zeven sluizen die ons nog scheiden van de samenvloeiing in Conflans-Sainte-Honorine kunnen, omdat we hier sneller kunnen varen wegens de grotere diepgang en vaarbreedte, misschien in één dag worden afgelegd. Dan hebben we in ieder geval nog een volle dag om vóór het afgesproken rendez-vous op 11 oktober Parijs te halen.

De slootmist die nu nog boven de Oise hangt, lijkt op te trekken en in de sluis van Venette (1) krijgen we dadelijk een groen opvaarlicht. Als laatste van een achttal schepen liggen we nauwelijks vast als de deuren sluiten en het schutten een aanvang neemt.

Naast deze sluis, maar dan in een kort zijkanaal, ligt een tweede sluis, die door zijn gunstiger ligging bij hoogwater gebruikt wordt. De schepen die ervoor moeten wachten, worden door het kanaal beschut tegen de sterke stromingen die dan op de rivier in de buurt van de stuwen voorkomen.

Enmaal weer uit de sluis racen we alles wat voor ons lag in korte tijd voorbij, maar ook hier straft God onmiddellijk: we lopen binnen de kortste keren in een dichte mistbank. Met steeds één van ons op het voordek worstelen we De Wilhelmina over de Oise, luisterend naar het geluid van andere schepen en turend door de mist naar omgevallen bomen en takken, manmoedig proberend net voldoende zicht op de oever aan stuurboord te houden om de afstand tot die oever gelijk te houden, geen eenvoudige zaak. Bovendien wordt het ijzig koud en nat en klam, dus als we uiteindelijk, nog geen drie kilometer per uur varend, sluis nummer 2 van Verberie bereiken, besluiten we daar voor de sluis, tussen twee bredere spitsen schuilend, de mist af te wachten.

We hebben overigens ook eens een keer minder pech dan we denken. Al na een halfuur wordt de mist minder dicht en als we even later met een aantal andere schepen mee schutten naar beneden, is er weer genoeg zicht om de tocht te vervolgen. Even later racen we dus alweer, met 1750 toeren per minuut, over de statige, brede Oise. De sluizen van Sarron (3). Creil (4). Boran (5), en l'Isle-Adam (6) vliegen met een gemiddelde van één per uur voorbij: geen oponthoud meer, nauwelijks wachttijden en snelle schuttingen. Over het geheel (dus varen plus schutten) kunnen we een gemiddelde van bijna dertien kilometer per uur aanhouden.

Steden als Nogent, Creil, Beaumont, l'Isle-Adam en Pontoise verschijnen boven de beboste oevers of duwen hun hoog opgemetselde imitatie-Parijse kaden een eindje de rivier in. Aan de bruggen herkent men meestal het belang van zo'n stad: veel

bruggen vlak bij elkaar betekent belangrijk, één of twee bruggen onbelangrijk. De panden zijn allemaal zo'n dertien tot zestien kilometer lang, zodat zelfs de geladen schepen behoorlijk vaart kunnen maken.

Het varen op een rivier is in ieder geval in één opzicht minder spectaculair dan het varen op een kanaal: de afstand tot de oevers is zoveel groter dat men aan het gebeuren op die oevers totaal geen deel meer heeft; er staat als het ware een onzichtbaar hek tussen de wereld aan boord en de wereld aan wal, hetgeen de riviervaart vooral als het lange trajecten betreft nogal saai maakt. Hoe fraai een rivierlandschap ook kan zijn -- en in het geval van de Oise ook zeker is -- het kan niet wegnemen dat men na enkele uren varen genoeg oeverbebouwing en heuvellandschap-uit-de-verte heeft gezien. Daarmee worden dan de steden en zelfs de sluizen aangename onderbrekingen van een overigens wat saaie dag. De fraaie eilandjes, zoals het Ile-de-Champagne bij l'Isle-Adam, zorgen nog wel voor wat afwisseling: vaak blijken ze particulier eigendom en bebouwd met opvallende en eigenzinnige bouwsels.

De snelheid, waarmee we in de sluis van l'Isle-Adam geschut worden, is geweldig. Het lijkt wel of we, als we wat langzaam zouden varen, aan de ene kant de hoge sluisdeuren door zouden varen, in de kolk lengte naar beneden zouden kunnen zakken en in één vloeiende beweging aan de lage kant weer naar buiten zouden komen! De sluis uitkomend bevinden we ons tussen de eilandjes van l'Isle-Adam, waar een *débarcadère* van de Port Autonome de Paris, een drijvende aanlegsteiger dus, de pleziervaart mogelijkheden biedt om hier één of twee etmalen te verblijven: het aardige stadje lijkt zeker de moeite van een bezoek waard, maar omdat het nog geen vier uur is, besluiten wij ons voornemen om vandaag de Seine te halen nog niet op te geven.

Alleen de laatste sluis, de nummer 7 van Pontoise, zorgt nog voor wat opwinding: eenmaal afgedaald in de kolk blijkt men de lage deuren niet open te krijgen. Twee mannen in stofjassen halen wat ijzeren kappen van de aandrijving van de deuren open, en staan er eerst enige tijd gebiologeerd naar te kijken, en zich bijna letterlijk op het hoofd te krabben. Dan wordt -- in een niet overdreven hoog tempo -- een schroevendraaier uit de commandopost gehaald, waarmee na een kwartier peuteren het euvel verholpen blijkt, althans, de kappen gaan weer dicht en ja hoor, even later draaien de deuren alsnog open. Net na vijven varen we aldus het laatste rivierpand in, nog 13,5 kilometer verwijderd van Conflans-Sainte-Honorine, waar de rivier met enkele gigantische bochten naar toe meandert, zodat men nu eens met de zon in de rug, dan weer pal tegen de zon in vaart. In de voor deze 8ste oktober nog warme avondzon zitten hier, op de kade van het dorpje Cergy, de bekende vrijende Franse paartjes nog in het gras. Het lijkt wel of ze er speciaal zijn neergezet ten gerieve van de langsvarende toeristen! De omgeving van deze bochtige rivier is hier overigens ook prachtig: de heuvels rijzen hoog op aan weerszijden, de bebouwing wordt afgewisseld door kleine dorpen en steil oplopende

stadjes, er zijn kastelen en oude kerkjes te zien en kleine parkjes die schuin tegen de berg liggen; heel fraai is bijvoorbeeld het *Château Jouy-le-Moutier*, dat vier kilometer voor Conflans-Sainte-Honorine tegen de berg geplakt ligt.

Vanaf kilometerpunt 4 wordt bakboord gevaren in de Oise. Onder de prachtige spoorbrug, gebouwd door Eiffel (ja, die van de toren) en de vlak daarachter gelegen Pont de Conflans bereiken we precies om zes uur het kilometerpunt '0', waar een bord '*Oise Canalisée, Origine*' vermeldt: daar varen we enige tijd heen en weer, zoekend naar een goede ligplaats voor de nacht tussen de honderden spitsen die aan beide oevers van zowel de Oise als de Seine afgemeerd liggen. In de richting van Andrésy, een dorpje iets stroomafwaarts van Conflans aan een oude Seine-arm, de Bras d'Andrésy, blijkt een *débarcadère* te liggen, en inderdaad, om half zeven liggen we voorzien van water en elektriciteit, in rustig vaarwater en zonder al te veel verkeerslawaaï goed en gemakkelijk afgemeerd. We zijn nu, op de avond van 9 oktober, nog 73 kilometer verwijderd van het Ile-Saint-Louis en het Ile-de-la-Cité, ofwel hartje Parijs!

Conflans-Sainte-Honorine is als scheepvaartcentrum voor ieder die van schepen en varen houdt een bezoek méér dan waard. Op scheepsgebied is er van alles te zien: het *Musée de la Batellerie* is wel het bekendst. Er is een kapelschip, een tot kerk verbouwde spits, er is -- uiteraard -- een schippersbeurs en er wonen méér gepensioneerde schippers dan waar ook in Frankrijk. Het plaatsje is één grote bundel kennis en ervaring van de binnenscheepvaart, zou je kunnen zeggen. Een must voor iedere varende passant, dit Conflans-Sainte-Honorine.

1.5 De Seine tot in het hart van Parijs

Vandaag, woensdag 10 oktober moeten we Parijs halen, willen we ons aan het rendez-vous aldaar kunnen houden. De mist die hier boven de Seine hangt, dwingt ons er echter toe te blijven liggen waar we liggen. Varen met een jacht op de Seine, zonder radar, marifoon of zelfs maar radarreflector, is pure zelfmoord, dus we wachten tot het weer helder is, duimend dat de mist niet tot halverwege de middag zal blijven hangen.

Op woensdagmorgen is er markt in Andrésy: Dat treft goed, we kunnen alle verse waar inkopen waaraan we de komende dagen behoefte denken te hebben. In Andrésy blijkt een bank te zijn, de Société Générale (dat klinkt toch betrouwbaar en solide, nietwaar?), waar ik gewapend met een eurocheque probeer onze Franse valuta wat aan te vullen. Helaas, hoewel het Europa van 1992 zo ongeveer om de hoek op de loer ligt, beweert men bij de Société Générale glashard dat men geen eurocheques accepteert. Nadat eerst mijn klomp breekt, laat ik mij geduldig uitleggen wat toch wel de reden mag zijn van een zo bijzonder beleid. De bediende legt geduldig uit dat niet iedere bank (*banque*) in Frankrijk een wisselkantoor (*change*) is. Als ik hem al even geduldig attendeer op het feit dat ik niet wil

WISSELEN, maar alleen maar een eurocheque wil INCASSEREN (immers: uitgeschreven in Franse francs en opgenomen in dezelfde Franse francs!), raakt men in de war en moet de directeur op het hoofdkantoor worden gebeld. Maar nee, ook de directeur van de Société Générale vindt dat een degelijke Franse bank niets te maken heeft met een eurocheque van een buitenlandse bank, al schrijft men nog zoveel Franse francs uit! Het verenigd Europa zal wel als allerlaatste Andréy aandoen en dat zal waarschijnlijk niet voor 2025 zijn!

Bij het plaatselijke postkantoor heb ik meer geluk. Hoewel de loketbediende een stief kwartiertje nodig heeft om de letter N van *Néerlandais* in het voorbeeldenboek van girobetaalkaarten te vinden en daarna nog een halfuur om alle uit de computer voortvloeiende gegevens nog eens handmatig en telefonisch na te kijken, wordt er uiteindelijk tegen inlevering van twee postcheques achtentwintighonderd Franse francs in briefjes van 200 voor me uitgeteld. Ik ben dan alles bij elkaar precies zeven kwartier bezig geweest met het verkrijgen van dit geld!

Om tien uur ben ik aan boord terug. De mist maakt plaats voor een heldere, zonnig blauwe lucht en we gooien dus los. Langzaam varen we de oude Seine-arm op, terug naar de samenvloeiing van Oise en Seine, bij Seine-kilometerpunt 72. Nu laten we de Oise links liggen, en varen, bakboord conform de voorschriften, onder achtereenvolgens de spoorbrug en de brug van Conflans de Seine op, richting Parijs.

Nu we stroomopwaarts op de Seine varen, is de stroomsnelheid, hoewel gering, goed merkbaar. Als we het schip op snelheid proberen te krijgen, lijkt het alsof er iets mis is met de schroef of de koppeling, We varen alsmear net iets langzamer dan we gewend zijn de laatste dagen. Het verschil zit in de nu van onze vaarsnelheid af te trekken stroomsnelheid, die de vorige dagen juist bij onze vaarsnelheid opgeteld moest worden om de snelheid ten opzichte van oevers en bruggen te bepalen.

De Seine ten westen van (= 'beneden') Parijs heet de Basse-Seine (Lage Seine), in tegenstelling tot het riviergedeelte ten oosten van (= 'boven') Parijs, dat de Haute-Seine (Hoge Seine) heet tot aan Montereau waar de Yonne erin vloeit. Nog hoger heet de rivier de Petite Seine (kleine Seine), terwijl ze vanaf de merkbare invloed van eb en vloed de Seine-Maritime heet. De Basse-Seine kent een nog drukker beroepsscheepvaartverkeer dan de Haute-Seine. Ook hier veel zandschepen, vaak als duwcombinatie uitgevoerd, die vele duizenden tonnen zand en grind naar de talloze bouwlocaties van Parijs vervoeren.

De industrieën ten westen van Parijs zijn, wegens de veel hogere toegestane kruiphoogte en diepgang, bereikbaar voor kruiplijncoasters en grotere binnenvaartschepen, en dat is op deze drukke vaarroute ook goed te merken. Als kleine pleziervaarder moet men daarmee terdege rekening houden, wil men voorkomen dat men compleet gemangeld wordt tussen enorme kolossen van

schepen. Hier in Conflans merkt men dat de scheepvaart in groepen tegelijk voorbijkomt. Dit is te wijten aan de nabijheid van de sluis van Andrésy, die net stroomafwaarts van de kruising ligt en de schepen bijeenveegt die verder stroomafwaarts wellicht met grotere tussenpozen gevaren hebben.

Langs Conflans varend zien we de enorme vloot van spitsen die Frankrijk heeft. Werkelijk duizenden schepen liggen hier afgemeerd, wachtend op beurslading of wachtend op kopers, of sommige misschien wachtend op de sloop. De gigantische vloot die hier ligt spreekt boekdelen over de situatie van de Franse binnenvaart: er wordt meer stilgelegd dan gevaren!

Een van de afgemeerde schepen die wel lading aan boord hebben, blijkt overigens de Hendrik uit Gent. Hij ligt afgemeerd tegen zes of zeven lege schepen in Conflans. Hoe hij erin geslaagd is ons voorbij te komen is een raadsel. Misschien heeft hij geluk gehad op de vaarwegen met lange panden: steeds om zes uur net een sluis halend en dan doorvarend tot de volgende sluis, die dan om stipt zeven uur 's morgens genomen wordt, bijvoorbeeld. Hoe dan ook, de schipper staat vriendelijk wuivend in zijn gangboord, als we langsvaren.

Buiten Conflans lijkt de Seine als twee druppels water op haar eigen bedding bovenstrooms van Parijs: dichtbegroeide oevers, met daar bovenuit op regelmatige afstanden bebouwing en af en toe een concentratie van gebouwen, die op de nabijheid van de grotere steden en voorsteden wijst. Ook de Seine is door de bank genomen een vrij saaie rivier: lange panden tussen de sluizen, met de monotone dichte begroeiing. En hoewel op de waterkaart namen van bekende voorsteden van Parijs voorkomen, zoals Maisons-Lafitte, Croissy-sur-Seine, Chatou, Nanterre, Argenteuil, Saint-Denis, Clichy en Neuilly, is er van enige herkenbare Parijse sfeer op de oevers weinig te bekennen. Geen der voorsteden heeft een duidelijke rivierkade of boulevard, ze liggen allemaal van de rivier afgekeerd, als het ware met de rug naar het water. Daardoor heeft men de eerste veertig kilometer van de Seine niet het idee dichter bij Parijs te zijn dan op de Oise, wat overigens hemelsbreed ook weinig verschilt!

Pas na 24 kilometer doemt de eerste sluis in de Seine op: de Écluse de Bougival. Hier is meteen iets vreemds aan de hand. De sluis van Bougival bevindt zich in de rivierarm aan stuurboord, bij het Ile-de-la-Chaussée en wel gelijk in de invaart, waardoor wij, eigenlijk zonder de kaart verder te raadplegen, de sluis invaren en ook prompt geschut worden. Later blijkt pas dat de eigenlijke vaargeul bakboord langs het eiland voert en pas vier kilometer verder de sluis van Chatou ontmoet, waar men dezelfde 3,25 meter omhoog kan worden geschut als wij in de sluis van Bougival stijgen. Gedurende acht en een halve kilometer lopen de twee rivierarmen als parallelwegen naast elkaar. Als ze bij kilometerpunt 40 elkaar weer ontmoeten, merken wij aan de uitvaart vanuit de andere arm pas dat er twee bevaarbare armen zijn, wat door het bestuderen van de waterkaart bevestigd wordt.

Na Bougival volgt een rivierpand van 31 kilometer lang (27 kilometer dus, als men over Chatou vaart naar de laatste sluis, de enige sluis in de Seine in Parijs, de *Écluse de Suresnes*. Dat men de wereldstad begint te naderen, merkt men aan het passeren van de havenbekkens bij kilometerpunt 35, de '*Darses de Paris*', die aan stuurboord gelegen zijn. Het zijn de havendokken van de haven van Gennevilliers, de grote haven van West-Parijs, waar alle aanvoer van olie, staal, zand en grind, kolen en soortgelijke goederen plaatsvindt. Twee kilometer verder splitst de Seine zich aan weerszijden van het Ile-Saint-Denis, waar wij in de hoofdvaargeul bakboord langsvaren, om bij kilometerpunt 29, in een grote bocht naar stuurboord, de uitmonding van het Canal Saint-Denis te passeren (zie 1.6, De kanalen van Parijs). Het is nu twee uur 's middags.

We zitten nu in het uiterste noordwesten van Parijs en in een grote boog buigt onze route af naar het zuidwesten, waar de rivier weer een bocht naar het noordoosten zal maken. Hier voert de Seine ons eerst achter het beroemde *Bois de Boulogne* langs naar de nieuwe trendy stadswijk *La Défense* waar opvallende nieuwbouwkolossen een nieuw kantorenhart van de Franse handel en industrie hebben gevormd. De blinkende, van staal, glas en opvallende materialen gebouwde wolkenkrabbers doen eerder aan steden als New York, Denver of Dallas denken dan aan de statige, doorleefde contouren van Parijs.

De bruggen, die ook hier om de paar kilometer de Seine overspannen, vallen op door hun zeer kleurrijk geschilderde details. De stalen steunbalken hebben andere kleuren dan de rozetvormige bevestigingsbouten of dan de pilaarvormige steunbalkjes. Een strak uitgevoerd kleurenschema accentueert al deze constructiedetails op een schitterende wijze.

Een sluis moet er nog genomen worden om in het rivierpand te komen dat ons door het hartje van deze wereldstad zal voeren, de *Écluse de Suresnes*. De sluis heeft drie kolken; de grootste kan schepen met maximale afmetingen van 185 bij 12 meter schutten. Samen met enkele in vergelijking met onze afmetingen gigantische vaartuigen worden wij omhoog gebracht. Daarvoor is eerst een reusachtige duwbak met in twee verdiepingen honderden Renaultjes erop uit de middelste kolk komen zetten, die er zeker tien minuten over deed om buiten te komen, zó precies vulde de duwcombinatie de sluis!

Na de sluis van Suresnes varen we achter het Bois de Boulogne langs, waar een veelheid aan woonschepen, discoschepen, hotelschepen en restaurantschepen de oever sieren. Zo ligt daar *Le Vieux Galion*, een schip uitgedost als een oud galjoen, inclusief kanonluiken, kanonnen en drie masten. Maar ook schitterende tot woonschip omgebouwde spitsen liggen hier, ongetwijfeld tegen gepeperde havengeldtarieven.

Op de rivier wordt druk geroeid, zowel door kleine kajaks als door wedstrijdroeiboten zoals een '*acht-met-stuur*', die met een enorme snelheid

voorbijvaart.

Vervolgens varen we langs *La Défense* en daarna langs een van de Seine-eilanden in de richting van de in de verte opdoemende Eiffeltoren. Prachtig rijst het symbool van Parijs op naast de rivier, boven de brug waar een verkleinde -- maar wel de oorspronkelijke -- versie van het Vrijheidsbeeld op een van de pijlers rust. Wat een grandeur, wat een symboliek van het belang dat Parijs had en nog heeft voor de gehele moderne wereld! We worden er stil van als we even later langzaam onderlangs de 'IJzeren Dame' varen, voor het eerst dit toch al zo vaak bewonderde en bezichtigde bouwwerk vanaf het water aanschouwend!

Als we de Eiffeltoren voorbij zijn, zitten we onmiddellijk tussen de *Bâteaux-Mouches*, de typische rondvaartboten van de Seine. Grote, rechthoekig gebouwde, van veel ramen voorziene gedrochten, stomen als varende lichtbakken -- ze hebben hun eigen batterij kwiklampen aan weerszijden van het schip -- door de Seine met snelheden (en daarbij behorende hekgolven) die er niet om liegen. Opnieuw uitkijken geblazen dus!

De tocht voert ons verder langs de Tuilerieën en het Louvre, in de richting van het echte hart van deze stad, het *Ile-de-la-Cité*. Als dit eiland in de Seine opdoemt, blijkt (na een blik op de verkeerstekens op de bruggen en een controle op de waterkaart) dat er aan twee kanten langs het *Ile-de-la-Cité* gevaren kan worden. Grote schepen nemen de doorgang aan bakboord, die in eenrichtingsverkeer om de twintig minuten wordt opengesteld voor berg- respectievelijk dal-vaarders. Kleinere schepen (maar bijvoorbeeld ook spitsen, en de enorme *Bâteaux-Mouches*!) nemen de doorvaart aan stuurboord, die vlak onder de kathedraal langs het eiland loopt. Net voorbij de Notre-Dame komen de beide geulen, tussen het *Ile-de-la-Cité* en het Ile-Saint-Louis, weer bij elkaar (het Ile-Saint-Louis mag namelijk alleen langs de stuurboordzijde, de zuidzijde, gepasseerd worden).

Terwijl wij de stuurboord (zuidelijke) vaargeul nemen, zien we de forse torens van de Notre-Dame verlicht hoog boven ons opdoemen. Op de stuurboordoever herkennen we de drukte op de kruising met de Boulevard Saint-Michel, het hart van het *Quartier-Latin*, de uitgaanswijk bij uitstek van Parijs. De geuren van geroosterd vlees en van bakkende *crêpes* (dunne pannenkoekjes) dringen tot op de rivier door. Het lawaai van het verkeer is beneden in de diep gelegen vaargeul nauwelijks hoorbaar, vreemd genoeg, terwijl flarden van de muziek uit cafés en terrassen wel naar beneden doordringen.

Op de bruggen staan honderden mensen, toeristen en Parijzenaars, naar ons schip te kijken dat statig door de rivier glijdt. We zouden zelf óók kijken als we, de brug overstekend, een schip ontwaarden. Maar zelf erlangs varend lijkt het alsof al die mensen op de bruggen naar het *Ile-de-la-Cité* staan om ons toe te wuiven bij het bereiken van waarschijnlijk de meest imposante etappeplaats van deze prachtige tocht, het hartje van de stad Parijs, het eigenlijke hart van Frankrijk. We hebben

zojuist een *Bâteau-Mouche* kunnen ontwijken door razendsnel een bakboord brug-gat van de Pont-au-Double te nemen en hebben hem op datzelfde moment met een reuzenvaart door het stuur boord brug-gat zien gaan.

Als we de *Bras de la Monnaie* (zoals de stuurboord doorvaart langs de Notre-Dame heet) uitkomen, wijken we tussen de Pont Sully en de Pont d'Austerlitz naar bakboord. Daar bevindt zich net voorbij het *Ile-de-la-Cité*, op de plaats waar de zuil van de Place de la Bastille boven de hoge bebouwing uitsteekt, tussen de Pont du Boulevard-Sully en de Pont d'Austerlitz, tegen de hoge kademuur een ponton, met daarop een soort praatpaal met een belleknop. Eenmaal gebeld begint uit de luidspreker van de praatpaal een onverstaanbaar vervormde stem iets te roepen, en de praatpaal zet het bovendien op een amechtig brullen uit een toeter.

In de overtuiging dat we minstens het gehele geautomatiseerde sluisensysteem naar zijn grootje hebben geholpen, staan we wat hulpeloos naar de dichte sluisdeur te kijken, die in een vrij nauwe opening in de kademuur zichtbaar is en waarnaast onverbiddeijk twee rode lampen branden.

We beginnen te twijfelen aan het succes van onze pogingen om deze sluis door te komen: het is al vijf uur 's middags, en de ervaringen met de werkuren en -ijver van sluiswachters in andere gebieden zijn nou niet bepaald gunstig als het aankomt op werken na -- of zelfs vóór -- het vastgestelde uur van sluiting. En hoewel we ons vaag iets herinneren dat deze sluis tot bijna middernacht bediend zou worden, lijkt dat tegelijk weer zo onwaarschijnlijk dat we er eigenlijk zelf niet erg in geloven.

Dan gebeurt het wonder... Eén van de beide sluislampen wordt groen! Tegelijkertijd begint, terwijl de praatpaal onverdroten verder loeit, water met kracht uit de sluis kolk te stromen. We haasten ons aan boord van ons schip, dat aan de ponton afgemeerd ligt, en gooien de touwen los. Als we goed en wel recht voor de vrij smalle sluisdeuren liggen, zwaaien die keurig voor ons open, en even later schuiven we zachtjes de kolk van spitsenformaat in

Zodra we hebben vastgemaakt (wat nog een heel gedoe is, want er is op de kade niemand te bekennen en de kademuren torenen minstens twee meter boven ons scheepje uit), draaien de deuren achter ons weer dicht, en even later begint dezelfde stem van de praatpaal uit onzichtbare luidsprekers weer iets absoluut onverstaanbaars te roepen. Geheel in verwarring staan we wat om ons heen te kijken, en als het elektrische gebrul enige keren herhaald wordt zonder dat we ook maar één jota ervan verstaan, brul ik in het wilde weg terug, dat ze het zelf maar moet komen vertellen als ze iets van ons wil! Zonder dat deze elektrische conversatie enig verschil blijkt te maken, begint het waterpeil langzaam te stijgen, en als we boven de sluisdeuren uit kunnen kijken, kijken we in een van de mooiste havens ter wereld, de *Port de l'Arsenal*! De sluis, die onder een metrobrug ligt, heeft ons naar deze jachthaven midden in het hartje van Parijs getild, en nu kijken de hoge huizen aan weerskanten van de Port de l'Arsenal op ons neer, terwijl recht

voor ons de helder verlichte zuil op de Place de la Bastille omhoog rijst, met rechts ernaast het splinternieuwe en imposante Parijse muziektheater, *le Nouvel Opéra*, en overal om ons heen de typische geluiden van de Franse hoofdstad: automotoren en het gepiep van metrotreinen.

De *Port de l'Arsenal* is een langgerekte jachthaven, waar kleine jachten goed bewaakt aan weerszijden kunnen afmeren tegen een overigens gepeperd tarief. Een nacht in deze haven kost doorgaans meer dan f 25.- als basistarief. De meeste voorzieningen (douches, toiletten, wasmachines) moeten apart worden betaald. Maar ja, veel concurrentie is er niet, want 's nachts afmeren op enigerlei andere plaats dan in een van de drie havens is verboden. De haven strekt zich uit van de Seine-sluis tot aan de *Place de la Bastille*, waar het metrostation met dezelfde naam achter glas boven het kanaal gelegen is: het is een vreemd gezicht om vanuit de stuurhut de blauwe metrotreinen boven je hoofd te zien rijden.

We zoeken een plaats voor de nacht, en als we ons in de *capitainerie* willen aanmelden, blijkt het kantoor van de havenmeester leeg en verlaten. De volgende dag zullen we het raadsel van de vrouwenstem bij de sluis dan ook oplossen: een automatische sluis met waarschuwingen op een cassettebandje, die de binnenlopende schipper instructies geven hoe te handelen. Gelukkig weten de meeste schippers dat al, want als het van de geautomatiseerde aanwijzingen zou moeten komen, zouden er in de sluis heel wat ongelukken gebeuren. Wie had kunnen denken dat het zinnetje, dat leek op een op zijn Limburgs uitgesproken: 'Ach mens, donder op!' stond voor: '*Amarrez bien votre bateau!*' Of de slotzin, het Limburgse '*Doe de groeten aan Piet!*', hetgeen stond voor '*Vous pouvez sortir!*' Maar hoe dan ook, we hebben ons rendez-vous gehaald, en wel om half zes op 10 oktober, met een bedrijfsuren-teller die 372,3 uur aanwijst. Parijs heeft ons dus precies 96 uren varen gekost!

1.6 Door de kanalen van Parijs

Op de ochtend van 11 oktober wisselen we in de Port de l'Arsenal van bemanning: Arne, die de afgelopen tien dagen 'ge-maat' heeft, zoals men dat in de zeilvaart noemt, vertrekt, en Peter, mijn vaste partner en fotograaf, komt aan boord. Alsof de weergoden rekening hebben gehouden met zijn komst direct uit het warme Californië, schijnt de zon vroeg in de ochtend al met een kracht en een warmte, die men eerder in augustus zou verwachten dan halverwege oktober! Het is werkelijk een stralende dag.

Ieder die in Parijs is geweest heeft ooit staan kijken naar de scheepvaart in de Seine vanaf een van de vele Seinebruggen, vaak in de buurt van de Notre-Dame op het *Ile-de-la-Cité*, waar de rivier op haar smalst en op haar mooist is tussen de lichtgekleurde stenen kademuren, waarboven de hoge gebouwen van negentiende- en achttiende-eeuws Parijs uittorenen. Slechts weinig mensen weten waar je het

over hebt als je vertelt door de kanalen van Parijs te hebben gevaren en wie dat ooit gedaan heeft, weet precies waarom zo weinig mensen dat weten.

Wij ontdekken het bij toeval. Terwijl wij de motor starten glijdt langzaam en statig een met zand geladen spits voorbij onze aanlegplaats, richting Bastille. Waar wij nog in de overtuiging leven dat we de Port de l'Arsenal weer langs dezelfde sluis moeten verlaten als we er gisteren ingekomen zijn, zet deze vrachtboot ons aan het denken. Dat kan natuurlijk niet, een sluis die schepen alleen voor het invaren van een haven twee meter omhoog brengt: daar moet toch iets meer achter steken! We besluiten de spits te volgen, hoewel op de waterkaart van de Seine in de richting waarin het schip vaart niets meer staat aangegeven dan de Place de la Bastille.

Onder het metrostation Bastille gaat de spits stilliggen; eerst denken we dat hier zijn losplaats ergens moet zijn, maar dan ontdekken we achter het schip een rode lamp tegen de kademuur, die even later groen wordt. Tot onze grote verbazing verdwijnt de spits langzaam in de nauwe opening van een tevoren voor ons aan het oog onttrokken tunnel! We volgen het schip, hoewel we van dit vaarwater geen enkele kaart of beschrijving hebben, de tunnel in, waar het aardedonker blijkt te zijn. Een van ons zoekt in de papieren razendsnel een stadskaart van Parijs op en als we die op de kaartentafel uitspreiden, wordt het raadsel opgelost. Vanaf de Port de l'Arsenal staan stippelijntjes over de Bastille, de aansluitende Boulevards Richard-Lenoir en Jules-Ferry naar de Quai de Jemappes en de Quai de Valmy, en verder in de richting van La Villette, waar weer een strookje blauw verschijnt op de kaart. Blijkbaar voert deze tunnel ons kilometers lang onder het oostelijk deel van de Parijse binnenstad door, om pas bij de genoemde *quais* weer boven de grond te komen! Dit moet het uit boeken bekende Canal Saint-Martin zijn!

De tunnel, die pas enkele jaren geleden voor de pleziervaart is opengesteld, blijkt uit een aantal verschillende, niet helemaal naadloos op elkaar aansluitende delen te bestaan: in het licht van de zoeklamp van de spits zien we, hoe het vaarwater nu eens versmalt, dan weer verbreedt, op een manier die een frontale aanvaring met de kademuur alleszins mogelijk maakt! Het is uitkijken geblazen hier. Als we de *Place de la Bastille* onderlangs gepasseerd zijn, doemen op regelmatige afstanden licht- en luchtkokers in het plafond op die echter nauwelijks genoeg daglicht binnenlaten om je in de tunnel te kunnen oriënteren, hoewel het een heldere en geheel onbewolkte dag is. Pas in de laatste honderd meter van de tunnel zijn natriumlampen aangebracht, die een oranje overgang naar het daglicht bewerkstelligen.

Pal bij het einde van de kilometers lange tunnel ligt de eerste sluis van het Canal Saint-Martin. Het is een dubbele sluis van wat wij in Nederland Kempenaar-afmetingen zouden noemen: 50 bij bijna 7 meter. De sluizen in het kanaal worden allemaal elektrisch bediend, zo ook deze. In een rustig tempo vult de eerste kolk zich, waarna we naar de tweede kolk verkassen, die zich ook weer rustig vult. Een

dik halfuur na het inlopen van de sluis vanuit de tunnelbuis lopen we er een meter of zes hoger weer uit, nu tussen de Parijzenaars varend in een van de volkswijken van deze fantastische stad. De Quai de Jemappes ligt aan onze stuurboordzijde, de Quai de Valmy aan bakboord.

Voetgangersbruggen van een vreemde boogvorm in kunstig bewerkt gietijzer overspannen het Canal Saint-Martin op diverse plaatsen; er staan altijd wel een paar mensen leunend op de brugleuning te kijken, als je eronderdoor vaart. Langs de kaden kun je voor de deur van de *pâtisserie* vastmaken om een feestelijk taartje aan boord te halen, of om gewoon bij de *boulangerie*, de *alimentation générale* en de *boucherie/charcuterie* je dagelijkse boodschappen te doen. Of je drinkt even een kopje koffie op een van de kleine, wat morsige terrasjes langs het kanaal, en drinkt de Parijse sfeer in. Nooit kun je je op een boot zó onderdeel van een stad voelen als in dit kanaal in Parijs!

De dubbele sluis waarmee we uit de tunnel gekomen zijn, blijkt zich nog drie keer te herhalen. Steeds klimmen we een meter of zes omhoog, zodat we uiteindelijk zo'n vijftienvijftig meter hoger dan de Seine in het *Bassin de la Villette* terechtkomen, het hoogste punt van de kanalen van Parijs. Bestudering van onze stadskartaart leert ons dat de kanalen een grote lus van de Seine afsnijden over een van de heuvels waarop Parijs is gebouwd, van zuidoost naar noordwest door de stad. Op het hoogste punt worden ze gevoed door het gekanaliseerde riviertje de Ourcq, dat eerst noordwaarts de stad verlaat en dan afbuigt naar het oosten, om tot vlak bij (maar niet helemaal aansluitend aan) de Marne bevaarbaar te zijn. Langs deze rivier werden tot voor enkele jaren de grote voedsel- en andere voorraden Parijs ingebracht. Het door ons afgelegde gedeelte van het kanaal (de zuidoost-tak) heet het Canal Saint-Martin, de afdaling naar het noordwesten heet het Canal Saint-Denis, naar de voorstad van Parijs waar het kanaal weer in de Seine uitmondt. Op het hoogste punt, nog net in het Canal Saint-Martin, is het Bassin de la Villette een opvallend havenbekken. Waar ooit laad- en losmogelijkheden voor de vrachtschepen een levendige handelsdrukte hebben veroorzaakt, is nu de omgeving van het havenbekken aan een grote vernieuwing en renovatie bezig, een ware 'facelift'. Nieuwe flatgebouwen, brutaal-uitdagerend van architectonische vormgeving, en een geheel nieuw ontworpen ruimtelijke ordening beginnen in contouren zichtbaar te worden. Zeker is dat dit gebied over een aantal jaren tot de meest trendy en moderne delen van Parijs zal behoren.

Vanuit het Bassin de la Villette leggen we het laatste stukje van het Canal Saint-Martin af, tussen aan weerszijden nog bewaard gebleven oude pakhuizen door, die als symmetrische wachters over het kanaal uitkijken, en onder de geautomatiseerde ophaalbrug door. Die brug is een bijzonder geval. Als een schip een lichtstraal op een elektronisch oog doorbreekt, wordt dit aan de automaat van de brug doorgegeven, die de lichten voor het wegverkeer op rood zet en drie seconden later onverbiddelijk de slagbomen laat neerdalen. Oei, wat zal dat ooit

narigheid veroorzaakt hebben, dat zo zonder enige mogelijkheid tot menselijk ingrijpen laten neerkomen van die slagbomen! Als de bomen neer zijn, begint tergend langzaam het brugdek omhoog te kruipen, horizontaal hangend aan vier staalkabels. Pas als de brug in zijn allerhoogste stand is, gaan de lichten voor de scheepvaart op groen. Ieder schip, dat eerder doorvaart dan bij groen licht, schopt het systeem in de war (zo merken wij al spoedig), omdat dan de doorvaart door het elektronisch oog in de brug nog niet wordt geregistreerd en de brug dus open blijft tot het volgende schip passeert, dat overigens ook weer niet de oplossing kan bieden, want het is immers ook het eerste oog gepasseerd. De brug blijft als het ware één schip missen! Pas na zeer lange tijd blijkt er een beveiliging aanwezig, die alle signalen neutraliseert en de brug sluit om even helemaal opnieuw te beginnen. Wij zijn dan al (u raadt het: doorgevaren vóór het licht op groen stond!) lang en breed op het kruispunt van de kanalen Saint-Martin en Saint-Denis en de rivier de Ourcq aangekomen, waar wij rechtsaf het Canal Saint-Denis nemen om weer richting Seine te koersen.

De afdaling door het Canal Saint-Denis is overigens beduidend minder spectaculair dan de klim in het Canal Saint-Martin: het Canal Saint-Denis is een beetje saai, industrieel kanaal, dat alleen door buitenwijken voert en dezelfde indruk oplevert als het Canal du Centre in de industriële buitenwijken van Chalon: saai en omzoomd door fabrieksterreinen. Het enig bijzondere aan dit kanaal is het feit dat hier net als in het Canal de Saint-Quentin dubbele sluisen gebouwd zijn, zo kunnen schepen in wat sneller tempo omhoog- en omlaag schutten. Bovendien is de eerste sluis er een met een respectabel verval: meer dan tien meter! De sluis kolk invarend vaart men dan ook niet naar de lage sluisdeur toe, maar naar een betonnen kademuur, die als het ware een doodlopende vaarweg begrenst. Pas als in een razend tempo het water uit de kolk wegloopt, verschijnt enige meters lager langzaam de bovenkant van de sluisdeur aan de dal-zijde; als de kolk helemaal leeg is, hangt de betonnen kade vier meter boven de nu open glijdende deur, zodat we er ongehinderd onderdoor kunnen varen. De gelijkenis met de Saône-sluis in Chalon is treffend (zie Varen in Frankrijk).

De rest van het Canal Saint-Denis leggen we, nog zes keer over iets bescheidener hoogte naar beneden schuttend, zonder verdere bijzonderheden af, tot we uiteindelijk onmiddellijk achter de laatste sluis in de grote bocht van de Seine terechtgekomen blijken te zijn, waar we gistermiddag om twee uur ook gevaren hebben: de gigantische gekoppelde duwbakstellen varen hier weer af en aan. Wij moeten terug naar het Ile-de-la-Cité en slaan derhalve linksaf (bakboord uit) de Seine op, nu dus stroomopwaarts, terug naar het hart van Parijs, waar we ruim na zonsondergang langskomen en waar nu de bezienswaardigheden langs de oevers met fraaie belichting zichtbaar zijn gemaakt. Pas in het donker bereiken we voor de tweede keer de Port de l'Arsenal, en schutten nogmaals automatisch omhoog de haven in voor de nacht.

2 Van Parijs naar Bourgogne

2.1 Van Parijs naar Montereau

Op vrijdag 12 oktober om negen uur dalen we, na betaling van de havengelden van de Port de l'Arsenal en het verplichte praatje met de havenmeester/sluiswachter, af naar de Seine, om bakboord uit koers te zetten naar Bourgogne over de Haute-Seine en de Yonne. Enig speurwerk heeft ons geleerd, dat het Canal de Bourgogne, waarlangs wij van de Yonne naar de Saône willen varen, gedurende de gehele maand november gestremd zal zijn, en chômage. Dat betekent dat wij voor 1 november de kruising van het kanaal en de Saône in Saint-Jean-de-Losne bereikt moeten hebben, willen we niet ergens midden op het Bourgondische platteland de hele maand door moeten brengen! Vandaar resten er dan nog 200 kilometer en zes sluizen tot de Rhône in Lyon, en nog 310 kilometer en twaalf sluizen tot de Middellandse Zee, die we dan dus ergens in de tweede week van november kunnen bereiken.

Omdat het moeilijk schatten is hoe lang de passage van het Canal de Bourgogne zal duren, nemen we ons voor te proberen vóór 15 oktober bij de eerste sluis van dit kanaal te zijn, zodat we twee weken de tijd hebben om de 242 kilometer en de maar liefst 189 sluizen van dit kanaal te nemen'. Dertig uur tellend voor de kilometers, en een halfuur gemiddeld per sluis ofte wel 95 uur voor de sluizen, komen we op 125 vaaruren, dat is 12,5 vaardag. Op zondagen worden de sluizen niet bediend, en in het centrale deel op woensdagen evenmin. Dat levert ons tussen 15 en 31 oktober precies dertien vaardagen op; als we in het centrale deel extra betalen, kunnen we daar naar schatting één woensdag bij kopen, om eventuele tegenvallers te compenseren. Maar dat het krap zal worden, is wel duidelijk!

Tot aan het Canal de Bourgogne resten ons nog 100 kilometer Seine en nog 86 kilometer Yonne, met respectievelijk tien en zeventien sluizen. In principe moet het dus haalbaar zijn om op de avond van 14 oktober het Canal de Bourgogne bereikt te hebben.

Met de 938 kilometer (!) nog voor de boeg varen we onder een stralende zon Parijs uit; achter ons verdwijnen de contouren van de Notre-Dame in de verte als we onder de veelheid van bruggen naar de samenvloeiing van de Seine en de Marne varen, vijf kilometer verderop. Nog vóór tien uur bereiken we de eerste sluis in de Haute-Seine, die van Port-à-l'Anglais (nummer 10). Deze traagste van alle sluizen in Frankrijk doet er bijna een vol uur over om ons nog geen drie meter omhoog te tillen naar het volgende rivierpand! Maar dan hebben we ook een pand van meer dan 11 kilometer voor de boeg, dus opschieten is hier geen probleem.

De voorsteden van Parijs, die na de bocht bij de Marne het uitzicht bepalen, zijn saai genoeg om snel te passeren: Vitry, Choisy, Villeneuve, Ablon, Athis, Juvisy en Viry gaan in feite naadloos in elkaar over, en vormen één lange keten van lelijke

bebouwing, flats, spoorlijnen, drukke wegen, schoorstenen, industrie en laad- en loskaden. De veelheid aan rook, lawaai en drukte nodigt niet uit tot een verblijf in een van deze steden, die feitelijk meer buitenwijk van Parijs dan stad zijn. Pas voorbij de sluis van Ablon (9) begint de bakboordoever nu en dan wat sporen van begroeiing en natuur te vertonen, hoewel het feest op de stuurboordoever gewoon voortgezet wordt.

Bij Ris-Orangis, waar op de bakboordoever, tussen de bebouwing in, een fraai oud klooster staat, komt voorbij de brug de bebossing op die oever al dichterbij. En na de sluis van Évry (nummer 8), tussen de voorsteden Soissy, Évry en Corbeil-Essonnes winnen de bossen terrein. Maar eenmaal Corbeil gepasseerd, dat met zijn eigenwijze stadhuistorentje alweer iets landelijks heeft, en na sluis nummer 7 van Coudray, waant men zich weer echt in de vrije natuur. Men hoeft geen natuurfreak te zijn om vanaf Parijs minstens tot op dit punt te willen varen alvorens een ligplaats voor de nacht te zoeken. Er is in al die voorsteden gewoonweg nauwelijks een mogelijkheid om degelijk aan te leggen, de (dure) jachthavens van Villeneuve en Juvisy uitgezonderd.

De woonschepen, waarvan er ook hier tientallen afgemeerd zijn, zijn vaak pareltjes van ontwerpversinventiviteit. Bij Ris-Orangis ligt een spits, waarvan de boeg helemaal opengewerkt is als een soort patio of terras; met een rolluik is de rest van het schip afgesloten, ter plaatse van het voorpiekschot ongeveer. Omdat de scheepswand tot op nauwelijks vijftien centimeter boven de waterlijn weggesneden is, lijkt het ongezonder om nog met dit schip te varen, maar als woonruimte moet het fantastisch zijn.

Voorbij Coudray wint het bos op beide oevers het van de bebouwing. De vele kleuren groen van de boomkruinen torenen aan weerszijden van de rivier tegen de hellingen op: de bossen en wouden rond Fontainebleau zullen ons, soms onderbroken door stadjes en dorpjes, tot Saint-Mammès omringen. Na de voorsteden van Parijs is dit uitzicht wel een verademing! Ook de rivier wordt hier wilder: bij de oevers steken soms vervaarlijke stronken en stammen boven water uit, net hoog genoeg om je van hun aanwezigheid bewust te zijn: middenvaarwater varen lijkt hier nog het veiligst!

Het nu bijna landelijke van de omgeving wordt nog eens geaccentueerd door de belachelijk grote hoeveelheid zeer luxe huizen die nu op de oevers zichtbaar zijn tussen de bebossing of in grote tuinen met muren en hekken eromheen; blijkbaar heeft het rijkere Parijs de Seine ontdekt als idyllische woonplek. De peperdure villa's en architectonische gedrochten die kriskras door elkaar gebouwd zijn, stralen een overdreven welstand uit, en nemen zo te zien een veel te groot deel van dit fraaie landschap in beslag. Het is dus ook hier oneerlijk verdeeld.

Als we de sluis van Vives-Eaux bereiken -- tot onze verbazing nummer 4 in plaats van nummer 6; blijkbaar zijn er twee oude sluisen 'onderdrukt', zoals dat hier

genoemd wordt -- is het half vier in de middag en schijnt de zon nog alsof het een warme zomerdag betreft! Vóór half vijf zijn we dan Melun voorbij. De fraaie doorvaart door deze enige grote stad aan de Seine bovenstrooms van Parijs geschiedt door de stuurboordtak van de Seine. Aan bakboord, ingekapseld tussen de twee rivierarmen, ligt het eiland waarop de gevangenis van Melun is gebouwd. Ik heb het altijd een sadistisch trekje van overheden gevonden om het toppunt van 'opgeslotenheid' (een gevangenis) te bouwen naast het toppunt van vrijheid (een bevaarbaar water). We besluiten om ondanks de goede aanmeergelegenheid (Melun heeft een prima *débarcadère* midden in de stad, in de oude rivierarm) verder te varen om maximaal profijt van de lange panden te kunnen trekken en de sluis nummer 3 van la Cave plus een groot deel van het lange pand dat daarop volgt vandaag nog te varen. Om half zes passeren we die laatste sluis, ons even later verbazend over het tegen de spoorlijn van de Grandes Lignes gelegen kerkhof van Fontaine-le-Port: het principe van 'rust zacht' lijkt hier toch echt geweld aangedaan!

Hier loopt de Seine werkelijk door ondoordringbare bossen en de bebouwing is schaars. Als het dan ook langzamerhand donker wordt, vinden we in de oude rivierarm van Samois-sur-Seine, goed beschermt tegen eventuele late- of zelfs nachtvaart, een prima ligplaats aan een ponton voor een rondvaartboot, die bij navraag niet meer blijkt te varen in oktober. Overigens vinden we die ponton pas nadat we op minstens tien andere plaatsen hebben geprobeerd vast te maken, maar gemerkt hebben dat dat overal onmogelijk was wegens te geringe diepte! Officiële aanmeersteigers, kaden, zelfs de zijkant van een van de bruggetjes over een tweede zijarm, alles blijkt minder dan één meter diep, zodat wij met De Wilhelmina minstens anderhalve meter uit de kant blijven steken in de modder. Hopeloos, tot we de ponton vinden en zeer riant tussen de sier-touwen over een looper de oever bereiken!

Onze wandeling naar het restaurant blijkt te bestaan uit een ongeloofwaardig steile klim: het eigenlijk Samois ligt niet zozeer 'sur Seine' als wel vele tientallen meters daarboven! In het restaurant eten we heel smakelijk, maar wel zijn we gedwongen onder elkaar Frans te spreken. Een grote kolonie Nederlandse corpsstudenten blijkt hier neergestreken te zijn voor een werkweek en hun wat brallerige gedrag doet ons de voorkeur geven aan enige afzondering!

De volgende ochtend, zaterdag 13 oktober, zijn we wat later dan gewoonlijk op weg. Het is al acht uur als we met enige zwaarte in het hoofd van de wijn van gisteren de tocht voortzetten en om negen uur schutten we pas door de sluis van Champagne (2). Onmiddellijk ten zuiden van de sluis vinden we op de kaart een tankstation voor scheepsdiesel. Een blik op de peilstok van onze brandstoftank leert dat we er beter aan doen hier te tanken. Het is immers zaterdag en je weet maar nooit hoe het zit met openings- en sluitingstijden van brandstofstations in Frankrijk.

Waar het station zou moeten zijn is alleen een oude loods te zien. weliswaar met een deur en een stalen trapje ervoor, maar alles zit zo dicht als een huis. Wel hangt er een belleknop en een intercom op de deur. Als ik op de knop druk, klinkt er inderdaad een stem. Ik vraag of we 'gasoil' kunnen tanken, en er klinkt een vriendelijk '*un moment, monsieur*' uit de intercom.

Formeel is het zo dat plezierschepen in Frankrijk geen scheepsdieselolie zogenaamde 'rode diesel' (door de kleurstof waarmee hij herkenbaar is gemaakt en die zó sterk is dat de kleur ook bij vele malen verdunnen nog goed zichtbaar is) mogen tanken. Zij dienen gewone autodiesel te kopen, waarop dus een hoop accijns geheven wordt. Bij Franse plezierscheepjes valt dat, door de aanwezigheid van de kleurstof in de tank, te controleren, ook lang nadat men rode diesel getankt heeft. Maar omdat het in Nederland en België wel toegestaan is hebben plezierjachten uit die landen sowieso sporen van rode diesel in hun tank, dus wordt de controle daarop een moeizame zaak. Het enige probleem is dat de pomphouders het niet mogen leveren.

Nu is er een truc om ook dat probleem te omzeilen. Men tankt brandstof over uit een Nederlands vrachtschip en vergoedt aan de schipper de prijs plus een paar cent per liter. Die schipper kan namelijk bij iedere pomp tegen het lage tarief bijvullen. Maar omdat wij nog weinig Nederlandse binnenvaartschepen hebben gezien en onze haast het voorlopig onwenselijk maakt daarnaar te gaan zoeken om er een avond naast te gaan liggen, besluiten we te zien wat er gebeurt als we gewoon om gasoil vragen.

Welnu, bij het pompstation net bovenstrooms van de sluis nummer 2 hebben we geluk. De slang van de gasoil moet worden aangereikt door een luikje in de muur, zodat de pompbediende het hele schip niet eens bekijkt! Bovendien moet er op een kantoortje aan de andere kant van de loods worden betaald, waar de juffrouw braaf de naam De Wilhelmina op de factuur schrijft, maar absoluut niet weet of dat nou een jachtje van polyester of een 3000-tons duwcombinatie betreft! Het resultaat is, dat we zonder enig probleem de gehele tank vol met laag belaste brandstof krijgen! Overigens kost ook dat nog altijd een dikke duizend francs, zodat we in Saint-Mammès, twee kilometer verderop, ook nog aanmeren om een tweetal girobetaalkaarten in te wisselen, wat in het minuscule postkantoortje daar in minder dan een kwart van de tijd gaat die het in Andrésy kostte. Niks voorbeeldenboek, niks ingewikkeld zoeken: nummer in de computer, stempel erop en tellen maar!

Saint-Mammès is een scheepvaartcentrum van belang, door de samenkomst van de Seine en de Loing, waarin het Canal du Loing uitkomt. Het Canal du Loing is het vierde kanaal van het stelsel dat meestal wordt aangeduid als Les Canaux du Centre: de verbinding van de Seine naar de Saône via de Loing, het Canal du Loing, het Canal de Briare, het Canal Latéral à la Loire en het Canal du Centre. Deze

verbinding is de enige echt bevaarbare verbinding voor de vrachtaart. Voor geladen schepen is het Canal de Bourgogne sinds jaren niet meer bruikbaar omdat de tunnel van Pouilly niet meer bevaren kan worden: de inzinkende dokken waarmee dat vroeger gebeurde zijn niet meer in bedrijf. De maximale doorvaarthoogte is zodoende beperkt tot 2,20 meter, wat zo weinig is dat zelfs geladen spitsen dat niet halen, tenzij ze hun diepgang zo groot maken dat ze daardoor weer vastlopen. De tweede verbinding, via Yonne en Canal du Nivernais, is nooit helemaal op spitsenformaat aangepast. In een deel van dat kanaal is de schutlengte maar 30 meter, te kort voor een spits dus. Het Canal Latéral à la Loire is daarentegen helemaal op spitsenformaat, hoewel het in vaarwegbreedte en overige afmetingen niet groter is dan de andere verbindingen. Voor ons zijn de sluisafmetingen in de andere kanalen groot genoeg en de doorvaarthoogte van de tunnel in Pouilly (3,10 in het midden, naar 2,20 op 5 meter breedte) is net voldoende om ons middenin varende door te laten. Reden genoeg om het beroemde Canal de Bourgogne te prefereren boven het -- ongetwijfeld óók bijzonder fraaie -- Canal Latéral à la Loire met zijn toeleidingskanalen.

Om tien uur hebben we in Saint-Mammès al onze zaken geregeld en ook verse stokbroden, verse croissants en verse groenten aangeschaft, zodat we onze weg kunnen vervolgen naar Montereau en de samenvloeiing met de Yonne. De laatste tien kilometers naar sluis 1 (Varenes) voeren door dicht bos, waar eigenlijk alleen de gigantische thermische centrale van Montereau bovenuit steekt. Vlak daarvoor is nog de oude onderdrukte sluis van la Madeleine zichtbaar, die tegenwoordig wordt gebruikt door pleziervaarders die er een rustige en beschutte aanlegplaats vinden.

Dan rest er niets dan de zandwinputten en de sluis van Varenes (1). De invaarten van deze putten onderbreken nu aan stuurboord en bakboord veelvuldig het struikgewas, blijkbaar wordt hier nog zeer veel zand en grind gewonnen. Daar is Montereau, en meer in het bijzonder het voorstadje Surville boven op de berg aan de overkant van de Seine, al zichtbaar, en tegen half twaalf varen we langs de vervallen industrieën die aan Montereau voorafgaan. Instortende fabriekshallen, verlaten spoorwegemplacementen en bergen oude rommel en puin geven aan dat de industriële activiteit hier ooit veel groter is geweest dan zij nu is.

In Montereau zelf zijn de kaden weer opgemetseld en recht. Veel afgemeerde spitsen geven het plaatsje het aanzien van een scheepvaartstad, hoewel het stilliggen van zoveel spitsen in wezen natuurlijk een slecht teken is. Precies op het middaguur bereiken we met De Wilhelmina de Pont de Montereau, de brug die zowel over de Seine als over de Yonne ligt, waarbij het opvalt dat de Seine-overspanning slechts twee bogen telt en de Yonne-overspanning drie! Op de splitsing net voor de fraaie Pont Neuf-achtige boogbrug blijkt ook, dat de Yonne een beduidend bredere waterloop is dan de Petite-Seine, zoals de Seine bovenstrooms van de brug heet. We hebben, in twaalf uur varen, de honderd kilometer Seine vanaf Parijs afgelegd; rest ons nog 86 kilometer Yonne.

2.2 Van Montereau naar het Canal de Bourgogne

Ook in de Yonne ligt Montereau vol met schepen van allerlei soorten en maten: oude, roestige pousseurs van de Compagnie de Normandie, die vroeger olie en kolen vervoerden en die nu verlaten en deels leeg gesloopt door de eigenaars -- of door anderen -- de oever van de Yonne ontsieren; spitsen die liggen te wachten op vracht, oude en lelijke naast prachtig glanzend geverfde, spitsen zonder roef naast luxe eikenhouten stuurhutten; woonschepen, sommige luxe en keurig verbouwd, andere rommelig en geïmproviseerd; alles drijft hier naast en tegen elkaar aan. Pas voorbij de spoorwegbrug komt de oever van de Yonne een beetje in beeld, die ons dan gelijk aan een verkleinde versie van de Saône doet denken: ondiepe oevers, met soms zandstrandjes waar het zand afgekalfd is, maar altijd met struikgewas eromheen en boomwortels die boven het zand uitsteken. Overigens: in de buurt van de oever komen lijkt met De Wilhelmina een onverstandig idee: 1,50 meter diepgang bestaat hier alleen in het midden van het vaarwater! Op de waterkaart staat de 'stroomdraad' van de rivier ingetekend: de denkbeeldige lijn van punten waar de stroom het sterkst is. Dat zijn in de praktijk de plaatsen waar de rivier diep is, terwijl er buiten die stroomdraad, vooral in de binnenbochten, soms nauwelijks enkele decimeters water staat. Vooral bij de stuwen, aan de stroomafwaartse kant, volgt de stroomdraad soms een grillige route door de rivier, zoals wij binnen het uur merken als we op de sluis van Cannes (17) afvaren. Het kost ons twee keer vastlopen, midden in de rivier, voordat we ver genoeg naar bakboord blijken te varen om de sluisdeur te kunnen bereiken.

Eenmaal in de sluis wacht ons nog een onaangename verrassing. De kaden van de sluis zijn niet verticaal, zoals praktisch overal in de wereld, maar schuin, en niet zo'n beetje schuin: 45 graden helling van beton begrenst aan beide zijden de sluiskolk en omdat de sluis ons hier 2.32 meter omhoog schut staan de bolders op de kade vele meters ver weg! We hebben dus twee problemen tegelijk: ten eerste kunnen we niet zonder met de kimmen het beton te raken tegen de kant (want al onze stootkussens drijven, en komen dus niet diep genoeg onder water om de kimmen te beschermen) en ten tweede kunnen we niet vastmaken. Met een zeer goed gelegde lus in een tros van enig gewicht zou dat een goede werper nog kunnen lukken, maar wij als on-geoeffenden hebben slechts twee dunne nylonrossen ter beschikking, met bovendien nog een slag in de lus, zodat ze bij het gooien 'dichtvallen'. Niet aan de kant, dus, maar de sluiswachter blijkt er niet wakker van te liggen. Ik zet mij schrap voor de maalstroom die doorgaans ontstaat als men de kleppen wat te snel opendraait, zeker als ik zie dat die kleppen hier door middel van een grote hefboom in één keer helemaal opengetrokken worden. De sluiswachter heeft in elk geval weinig consideratie. Alle vier de kleppen gaan achter elkaar open en even later bubbelt het water in woeste golven omhoog voor in de sluiskolk.

Mijn verwachting dat we nu met De Wilhelmina kaatsend door de sluiskolk worden

gesmeten komt niet uit. Het kost weliswaar enig manoeuvreren en veel druk op de schroef om het kleine scheepje weg te houden van de schuine kanten, maar het lukt uiteindelijk wel en zelfs zonder echt halsbrekende toeren. Gek genoeg wordt het pas op het laatst, als de meest woeste golven van het instromende water alweer gekalmeerd zijn, spannend, en moet ik veel vooruit en achter uit slaan om de kaden niet te raken. Als de grote sluis (want de sluizen zijn hier 94 bij 10 meter) vol is, varen we rustig en statig het tweede rivierpand op, in de hoop dat niet alle sluizen in de Yonne zo zijn.

Vier kilometer verder weten we het antwoord op die vraag: vrijwel alle sluizen zijn zo! De sluiswachter van de Labrosse (16) weet ook waarom. De Yonne werd tijdens de regering van Napoleon gekanaliseerd, teneinde voedseltransporten van Bourgogne naar Parijs mogelijk te maken, en ook om het hout uit de bossen van Morvan naar Parijs te kunnen vervoeren, waar het nodig was voor de bouw. De afmetingen van de sluizen liepen, van de Morvan (aan het Canal du Nivernais) naar de Seine, op van 30 X 5 meter naar de 94 x 10 meter in de Yonne en de Seine, zodat hier zes 'oude' (30 meter lange) spitsen of vier 'nieuwe' (38,5 meter lange) spitsen in pasten. Voor zulke grote sluiskolken was een stevige sluiskade nodig, maar helaas, de moerassige grond in en om de Yonne kon een zware rechte sluiskade niet dragen; daarom werden de sluismuren niet zwaarder gemaakt dan ze voor het tegenhouden van het water moesten zijn, en daaruit is de dijkvorm van de kaden verklaard: ze spaarden gewicht uit. En omdat er sinds de Napoleontische tijd weinig of niets aan deze sluizen was gedaan, hadden ze nog altijd dezelfde dijkvormige kaden, en nog altijd hetzelfde, ook niet echt praktische formaat, aldus de sluiswachter.

Wij suggereren -- ongetwijfeld met ons bekende Hollandse aplomb -- om er dan een verticale remming in te plaatsen: die weegt niets en geeft schepen in ieder geval de mogelijkheid normaal af te meren. Die oplossing is ook toegepast in het sluisje tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Maarssen, dat om dezelfde redenen ook van schuine kaden is voorzien; door de in-geplaatste remming heeft de scheepvaart daar echter geen last van. Schouderophalend geeft de sluiswachter te kennen dat niemand het klaarblijkelijk belangrijk genoeg vindt om er iets aan te doen. De zandschippers die nu nog hier varen, zijn aan de sluizen gewend, en de toeristen doen toch al onhandig in sluizen, dus daar helpt het ook geen zier voor. Nee, wat hem betreft mag het zo blijven...

Inmiddels hebben wij de truc ontdekt om hier toch een lijn naar een bolder te krijgen. Een stootballon onder het berghout van De Wilhelmina beschermt de schroef tegen stoten op het beton; vervolgens duwen we de achterkant van het schip tegen de schuine kade en kunnen we net met enkele worpen een lus om een bolder krijgen, waarna we de schroef in zijn werk laten om het scheepje op dezelfde plaats klemvast tegen de stootballon te houden. Zo 'nemen' we de Labrosse (16) en een half uur later ook de Barbey (15) zonder problemen en

bovendien is onze historische kennis weer aardig aangevuld. Leuke mensen, die sluiswachters!

De hier blijkbaar gebruikelijke vier kilometer verderop (bijna alle panden zijn ongeveer even lang in de rivier), komen we na een scherpe bakboordbocht vrij plotseling voor sluis nummer 14 van Port-Renard aan, die in een stukje lateraalkanaal ligt, samen met de sluis nummer 13 van Vinneuf en een keersluis bij Courlon. Het is dan net twee uur. Voor de deur van het huisje op de sluis heerst een grote bedrijvigheid, maar als we al enige tijd stilliggen voor een dichte sluisdeur, wordt duidelijk dat die bedrijvigheid niet de bedoeling heeft om ons door de sluis te krijgen, men heeft ons gewoon nog niet opgemerkt! Wij besluiten onze beide toeters in het spel te gooien, zowel de luchtdruk. hoorn van De Wilhelmina als de handgeblazen toeter die we als reserve bij ons hebben, en die meer lawaai maakt. Maar helaas, geen van beide signalen kan ook maar iemand van de mensen bij het wachtershuisje ertoe brengen om even een blik over de rivier te werpen, dus we blijven onopgemerkt. Hier wreekt zich het gebrek aan een marifoon. Immers, blijkens de waterkaart hebben alle sluizen in de Yonne marifoon en men kan ze op kanaal 8 of 12 oproepen. Dat blijkt in de praktijk tot gevolg te hebben dat geen sluiswachter nog op het idee komt om zijn ogen de kost te geven. Men leest, eet, slaapt of vist simpelweg met de draagbare marifoon in de zak en zodra er een schip is dat door een sluis wil, dan hoort men het wel. Zo ook in ons geval: hoe we ook toeteren, gas geven, rookwolken veroorzaken of anderszins proberen de aandacht te trekken, er gebeurt niets dat wijst op ontdekking!

In onze verbijstering en ook woede, zien we door de verrekijsker hoe iemand in het uniform van sluiswachter op een brommer stapt en wegrijdt, zonder op of om te kijken! Ik besluit dat nu de tijd rijp is voor nadere maatregelen en laat me door Peter afzetten voor de sluis. Ik loop naar het sluiswachtershuisje, waar nu niemand meer te bekennen is en speur naar een belleknop. Op de deurpost zit een apparaatje bevestigd waarop iets dat een bel zou kunnen zijn, dus ik druk er onvervaard op. Uit het apparaatje klinkt het geluid van een op zestien toeren afgespeelde 78-toerenplaat: onverstaaanbaar! Ook een tweede poging levert slechts het trage vervormde geluid op, dat nog net te herkennen is als een te traag gereproduceerde menselijke stem. Ik wend mij tot het huis zelf en roep een aantal keren 'allo'. Tot mijn verbazing gaat een gordijn terzijde, twee vrouwen kijken me even schichtig aan, om dan onmiddellijk het gordijn weer te laten vallen. Aangemoedigd door de aanwezigheid van levende wezens probeer ik het nog eens, maar helaas, dit keer heeft al mijn roepen, schreeuwen, vragen en bidden geen enkel resultaat meer.

Een blik op mijn horloge leert me dat we hier al drie kwartier liggen en geen teken wijst erop dat daarin spoedig verandering zal komen. In het spookhuis komen de dames blijkbaar niet op het idee om een sluiswachter te voorschijn te toveren. Telefooncel ontbreekt, dus de Service de la Navigation bellen zal zonder

medewerking van de bewoners ook niet lukken. Een ander schip is in geen velden of wegen te bekennen, dus een marifoon lenen is ook niet mogelijk. Resteert slechts één ding: we doen het zelf! Als ik poolshoogte neem bij de openstaande hoge sluisdeur, blijkt dat deze elektrisch bediend wordt, maar dat het bedieningspaneel pal naast de deur zit en, volgens een brandend lampje, onder spanning staat. Een druk op de knop *fermeture* resulteert inderdaad in het langzaam sluiten van de deuren. De kleppen, de vanes, blijken niet elektrisch, maar handmatig bediend te worden. Enig puzzelen maakt duidelijk dat ze nu open staan en ik ze dus dicht moet zetten om de kolk aan de andere kant te legen. Zo gezegd zo gedaan, en als ik even later aan de andere kant de kleppen opentrek, loopt de kolk keurig volgens de voorschriften leeg. Wat langzaam, weliswaar, maar toch: er zit beweging in.

Dan krijg ik de schrik van mijn leven. Aan de einder, in de verst zichtbare bocht van het kanaal boven de sluis, komt langzaam de boeg van een geladen spits in zicht. Ineens is mijn vermoeden, dat het hier weleens een sluiswachter voor twee sluizen zou kunnen betreffen, zekerheid. Razendsnel sluit ik de kleppen in de lage deur, hol naar de hoge deuren, open daar de kleppen, sta enkele minuten vinger-trommelend te wachten terwijl de kolk tergend langzaam weer vervult, en ben net op tijd met de drukknoppen waarop *ouverture* staat, om de twee deuren open te hebben voordat de spits de sluis bereikt. Het blijkt bovendien een pousseur te zijn, een dubbele spits, beiden zwaar beladen met zand. Het lange schip loopt traag de kolk in, terwijl nu met in het grind knarsende banden de sluiswachter naast mij stopt, en beschuldigend roept dat ik niet aan de bediening van de deuren had mogen komen!

Onmiddellijk toegevend dat hij daar groot gelijk in heeft, heb ik nog de illusie dat ons ongenoegen over het feit dat we over het hoofd zijn gezien uit te leggen valt. De eerste poging daartoe stuit evenwel op zo'n weezinwekkende houding van 'ik ben de baas' dat ik schouderophalend reageer met een 'als het zo gaat, laat dan maar, dan heb ik geen behoefte om bij jou verhaal te halen, dat doe ik desnoods wel hogerop!' Dat doet natuurlijk een heftige discussie ontstaan, die er uiteindelijk in resulteert dat hij me vraagt de papieren van De Wilhelmina te tonen. Zonder door te hebben waar hij op uit is, overhandig ik het ICP (door intuïtie waarschijnlijk: het ICP is het minst waardevolle van de papieren) en tot mijn verbazing stopt hij het zonder ernaar te kijken in zijn tas, met de mededeling dat we het maandagochtend bij de 'Ingénieur de la navigation' in Sens kunnen terughalen.

Nu word ik pas echt link. Ik brul dat hij 'dat niet zomaar kan doen', waarop de man een legitimatie uit zijn zak haalt en vals glimlachend meedeelt dat hij dat wel kan, en daarmee basta. Uit het veld geslagen ga ik weer aan boord en we overleggen wat we kunnen doen om te voorkomen dat we twee dagen vertraging oplopen door in Sens op die ingenieur te wachten. Het enig mogelijke lijkt: slijmen tegen de klippen op en vooral uitleggen hoe rampzalig die vertraging voor ons is.

Op de volgende sluis, zodra we vastliggen, klim ik tegen de glibberige trap in de schuine kade op, gewapend met een exemplaar van Varen in Frankrijk, en overhandig hem dat, zeer onderdanig uitleggend 'dat als we morgen, zondag, het Canal de Bourgogne niet halen, onze hele reis voor niets is geweest; dat ik uit de cassetterecorder aan de deurpost meende de gebruiksaanwijzing voor de sluis te horen; dat ik me heftig verontschuldig', en nog wat van dat soort onzin, allemaal in één vloeiend verhaal ondergebracht. Tot mijn niet geringe verbazing luistert hij niet eens, maar valt me in de rede met de mededeling, dat hij 'van hogerhand' het bevel heeft me de papieren terug te geven en slechts proces-verbaal op te maken van de gebeurtenissen, Ik volg hem aarzelend naar binnen en daar leest hij een beschrijving van de toestand op die aardig klopt. Maar ik begin nattigheid te voelen en vraag hem om mijn opmerking over het cassetterecordertje en de vermeende instructie (die ik ter plekke uit mijn duim had gezogen) erbij te schrijven. Als hij dat weigert, is me ineens duidelijk wat er aan de hand is, zeker als hij nog opmerkt, dat dat apparaatje niet-officieel daar hangt: als wij over de werking ervan klagen, krijgt hij zelf op zijn donder. Bovendien, zo weet Peter te bedenken, mag hij onder geen voorwaarde de bedieningspanelen van de sluis gebruiksklaar aan laten staan als hij weggaat. Die dingen kunnen door middel van een contactsleutel buiten werking worden gesteld. Als wij dus bij de ingenieur in Sens op het matje moeten komen, komt zijn nalatigheid overduidelijk aan het licht, en daarom: alleen een proces-verbaal, wat hoogstwaarschijnlijk alleen de prullenmand zal zien.

Ik begin er nu echt plezier in te krijgen en dwing hem de toevoeging over de cassetterecorder erbij te zetten, wat hij ten slotte, in de vorm van een zo vaag mogelijke omschrijving, zuchtend doet. Dan teken ik met een zwierig gebaar het formulier en even later verlaten wij, luid wuivend en weer in het bezit van de papieren van De Wilhelmina, sluis nummer 13.

Het is dan al met al wel vier uur geworden, dus de grap heeft ons een vertraging van maar liefst twee uur opgeleverd! Als we bijna zeven kilometer verderop sluis 12 van Champfleury gepasseerd zijn, blijven we, om te voorkomen dat we verderop langs de spoorlijn moeten overnachten, net bezuiden deze sluis liggen, tegen een tweetal meerpalen die vlak bij de bakboordoever zijn geplaatst, op een kilometer benoorden Pont-sur-Yonne. Daar bereiden we aan boord een heerlijke maaltijd en gaan tijdig slapen, ofschoon we de volgende dag -- zondag -- toch pas om negen uur door de eerste sluis kunnen. We liggen bij kilometerpunt 80, dus er resteert nog 58 kilometer Yonne, met nog elf sluizen. Aan voorspellingen over de haalbaarheid wagen we ons, na vandaag niet meer!

Tot de Franse grens legt men vanaf Amsterdam 348 kilometer af, vanaf de Franse grens is Parijs 364 kilometer, totaal dus 712 kilometer. Wij zitten nu 128 kilometer van Parijs, dus 840 kilometer van huis; de afstand Parijs-Middellandse Zee was 938 kilometer, waarvan we er nu 128 afgelegd hebben, zodat er nog 810 kilometer resteren. De totale afstand Amsterdam-Middellandse Zee is dus 712 plus 938 is

1650 kilometer precies. We hebben er 840 afgelegd, ergo. WE ZUN OVER DE HELFT!

De volgende dag, zondag 14 oktober, leggen we eerst om acht uur 's morgens aan tegen de brug van Pont-sur-Yonne, om brood en croissants te kopen. In het stadje blijkt een heel aardige zondag-markt te zijn en binnen een dikke drie kwartier zijn wij voorzien van verse groenten en fruit, vlees voor het avondeten, en enkele nieuwe messen (om die welke nu op de bodem van de Schelde liggen te vervangen).

We moeten onszelf bedwingen om niet te beginnen aan nieuwe schoenen en sportkleding (vanwege het alsmaar zomerse weer hebben we daar groot gebrek aan) en vooral allerlei leuke keukensnufjes die op Franse markten altijd in grote hoeveelheden uitgestald liggen. Niemand die graag kookt kan daaraan voorbij lopen: van die piepkleine kloggarden, bijvoorbeeld, of juist gigantische knoflookpersen, of bijzondere mesjes, tangetjes, knijpertjes of hakkertjes voor het bereiden van bijzondere zaken als alikruiken, wortelslakken, granaatappel klokhuisen en 'geconfijt eendenhart met kappertjes en camembert-saus' of soortgelijke gerechten. Heerlijk! We slagen er ternauwernood in om voor negen uur aan de markt te ontkomen. Precies om negen uur worden we binnengelaten in de kolk van de sluis van Villeperrot, nummer 11, zo'n vijf kilometer bezuiden Pont-sur-Yonne, net voorbij het *Acqueduc de la Vanne*, waarvan je zou zweren dat het een historisch aquaduct is, tot je eronderdoor vaart en ziet dat het een fonkelnieuwe betonnen constructie is die slechts dient om een pijpleiding de Yonne te laten oversteken. Sluis 11, en vijf kilometer verder ook sluis 10 (Saint-Martin, net boven Sens) komen we zonder problemen door.

In Sens passeren we voor de zoveelste keer de Hendrik uit Gent, die ons tijdens onze tocht door de Parijse kanalen weer voorbijgevaren moet zijn en die nu met de lading nog in het ruim, voor de grote silo van Sens ligt te wachten. Hij zal morgen wel gelost moeten worden, want hij ligt al onder de silo-slurf. Van de schipper is geen spoor te bekennen.

De stad Sens zal ooit wel ontstaan zijn op het eilandje in de Yonne, maar toch ligt zijn kathedraal, waarvan de bouw al in 1140 begonnen schijnt te zijn (wat hem tot de oudste gotische kathedraal van Frankrijk maakt), op de bakboordoever; de oude binnenstad eveneens, en Sens lijkt ons alleszins een bezoek waard, hoewel we blij zijn dat we niet gedwongen zijn hier tot morgenochtend op de '*Ingénieur de la navigation*' te wachten. Wij vervolgen onze weg door een alsmaar smaller wordende Yonne, waar de beide heuvels die het dal begrenzen nu af en toe erg dichtbij komen aan weerszijden. Via de sluisen St.-Bond (9), Rosoy (8), Étigny (7) en Villeneuve (6) bereiken we Villeneuve-sur-Yonne, dat ook al zijn eigen eiland in de Yonne blijkt te hebben (hoe piepklein ook). Villeneuve blijkt een werkelijk prachtig stadje, met een Pont-Neuf-achtige brug over de rivier, een oude kasteeltoren, de

gebruikelijke platanen boven een *pétanque*-plein en natuurlijk de eeuwige kathedraal. Het ligt bijzonder mooi in een ruime stuurboordbocht van de rivier en als wij er met een stralende zon langsvaren, is het zicht op het stadje verreweg het meest schilderachtige dat we tot nu toe gezien hebben! Om half een zijn we Villeneuve voorbij, de sluis van Armeau (5) door. Net daar voorbij, in het dorpje Armeau, valt ons oog op het fraaiste staaltje botanische kunst dat we ooit hebben gezien: een huisje langs het kanaal is helemaal overwoekerd door klimop in de meest ongelofelijke kleuren: het glanst bijna in het zonlicht!

In Villevallier (sluis 4) staan als we langsvaren vijf kalveren in het ondiepe water te drinken; de beesten wachten rustig af tot we ze voorbij zijn en kijken ons hoogstens een beetje slaperig na. Maar dan verrast onze hekgolf hen en geschrokken door deze plotselinge woestheid van het water springen ze allemaal op de dijk: pas dan lijken ze boos en beledigd! Lachend kijken we nog even om, en als we de blik weer voor ons wenden, zien we in het dorp een dak waarop een zeer bizarre windwijzerachtige constructie is gebouwd: een turbine van een vliegtuig met een weerhaan erop en een doorzichtige stalen draaitrap ernaar toe, zo laat het zich het best omschrijven. Kunstenaars, zelfs hier!

Na de in een zijkanaal gelegen sluis van Saint-Aubin (3) bereiken we vervolgens Joigny, de laatste stad van betekenis in de Yonne, die terrasvormig tegen de heuvel op de bakboordoever is gebouwd, met bovenop een Romaanse kerk. Om drie uur zijn we sluis nummer 2 (Péchoir) door en varen we, in de richting van sluis nummer 1 (Épineau). We komen voorbij een 'onderdrukte' oude sluis, waarvan de resten, bijzonder mooi overwoekerd, aan de stuurboordoever zichtbaar zijn, gek genoeg op vrij korte afstand voor sluis 1, wat gezien het vrij kleine verval in deze sluizen eigenlijk vreemd is, tenzij de huidige sluis 1 ooit op een andere plaats heeft gelegen. Men knutselt hier weleens vaker op vreemde wijze aan de oude waterbouwkundige werken. De dichtbegroeide ruïne ligt er nu als een natuurmonument in de rivier.

Om half vier varen we de Épineau 1 binnen, de laatste sluis in de Yonne voordat we het Canal de Bourgogne op zullen varen. Eenmaal aangelegd komt de sluiswachter ons vragen, of we richting Auxerre (spreek ter plaatse uit 'Auzère') gaan, of het Canal de Bourgogne op. Ik leg hem geduldig uit, dat we willen overleggen met de sluiswachter van de eerste sluis in het kanaal om te achterhalen hoe groot de kans is dat we het hele kanaal zullen halen vóór 1 november. Hij lacht een beetje verlegen, en helpt ons uit de droom: "Die kans is nihil... het Canal de Bourgogne is al sinds enkele weken gesloten vanaf Marmagne, net voorbij Montbard...!" Maar als we met de sluiswachter willen overleggen, die zit bij hem in het wachtershuisje...

Even sta ik hem als verdoofd aan te kijken: zijn wij 898 kilometer van huis gekomen om te horen dat het allemaal voor niets is geweest? Het '*le canal a été fermé pendant plusieurs semaines*' dreunt bijna na in mijn oren! Ik volg de

bedeesde man naar het bedieningshuisje van de sluis, waar een struise mevrouw met een draagbare marifoon naar de radio aan het luisteren is: ze blijkt de sluiswachtster van sluis nummer 115/114 (Laroche/Migennes), de eerste sluis van het Canal de Bourgogne, en bevestigt tot mijn grote verdriet wat de andere sluiswachter al vertelde. Wegens watergebrek in de bovenste panden van het Canal de Bourgogne is door de Service de la Navigation besloten het gedeelte boven Montbard, vanaf sluis nummer 63, te sluiten tot na de winter. We kunnen eventueel tot Montbard varen, een dikke honderd kilometer, maar dan moeten we terug: van doorvaren naar de Saône kan dit jaar geen sprake meer zijn.

Ik overleg even later met Peter wat we nu moeten doen; we besluiten om hoe dan ook het Canal de Bourgogne op te varen, want dat beroemde fenomeen willen we toch in elk geval gezien hebben, nu we zover gekomen zijn. Terwijl ik haar dat meedeel, geeft de sluiswachtster me de raad om, als ik meer wil weten over de precieze redenen van de sluiting en over de mogelijkheden voor volgend jaar, de Service de la Navigation in Tonnerre te bellen: daar is wel iemand die uitgebreid tekst en uitleg zal kunnen geven. De dienst is op werkdagen tijdens kantooruren bereikbaar.

Nog wat droevig varen we de laatste Yonne-sluis uit, en draaien een kilometer verder, terwijl de Yonne een bijna haakse bocht onder de spoorbrug door naar stuurboord maakt, bakboord uit de invaart naar de sluis van Laroche/Migennes in, hier nu precies 900 kilometer van Amsterdam verwijderd... we hebben er maar liefst 120 uur over gedaan om hier te komen!

2.3 De eerste poging... het Canal de Bourgogne

Als we de sluis van Laroche/Migennes invaren, blijkt waarom deze sluis een dubbel nummer heeft: 115/114. Ooit zijn het ongetwijfeld twee sluiscolken geweest, want het verval bedraagt ruim zes meter. Dat is te hoog om lijnen aan de kant te krijgen, en dus komt de sluiswachtster behulpzaam aan met een touw met een haakje eraan, waaraan ze de lussen van onze lijnen naar boven hijst. Eenmaal vast, gaan met het gebruikelijke donderende geraas de vier kleppen in de zeven meter hoge deuren open, en als een turbijnstraal uit een raketmotor spuit een waterstraal van een meter breed uit elke klep de sluiscolk in. Precies zeven minuten later kunnen we boven de hoge deuren uit kijken, en strekt het eerste kanaalpand van het Canal de Bourgogne zich voor ons uit.

Eenmaal boven, krijgen we een hele reeks formaliteiten af te handelen. Om te beginnen moet er een soort stempelkaart worden aangemaakt, die we bij een aantal sluizen moeten laten afstempelen (waar hebben we dat meer gezien?). Vervolgens krijgen we een stapel gestencilde velletjes waarop -- zowaar in het Engels! -- de relevante aanwijzingen en mededelingen van de Service de la Navigation, onder andere het bericht dat met ingang van 14 september het kanaal

boven Montbard gesloten zal zijn, maar ook een strikt verbod van het gebruik van autobanden als stootbescherming. Naast deze papierhandel worden ons ook de nodige foldertjes en aanprijzingen van regionale waren overhandigd, waaronder (en dat is erg handig) een schematische kaart die aangeeft waar winkels, restaurants en allerlei dienstverlenende bedrijven en instellingen te vinden zijn, en waar douches, toiletten, stortplaatsen en dergelijke gesitueerd zijn.

Met de vermaning om toch vooral niet sneller te varen dan de toegestane 6 kilometer per uur vertrekken we uit sluis 114/115 en steken eerst de haven van Laroche/Migennes over, waarna we al gelijk bij sluis nummer 113 (Cheny) uitkomen, waar een niet al te snugger uitzijnde, maar zeer vriendelijke sluiswachter ons pas schut, nadat we hem de stempelkaart hebben overhandigd en hij er, met veel deftig gedoe, een aantal cijfers en een stempel op heeft gezet.

Na de sluis van Cheny -- die overigens weer het gebruikelijke verval van drie meter heeft -- volgt een kaarsrecht pand van meer dan zes kilometer lang. Aan de bakboordkant staat jonge aanplant van lieflijke platanen, keurig in een rechte rij. Aan onze stuurboordzijde daarentegen loopt de *Grande Ligne* van de SNCF zó dicht bij, dat we elkaar niet kunnen verstaan als er een trein langskomt. Wel dus iets om rekening mee te houden bij het zoeken van een overnachtingsplaats. We bezien de waterkaart en ontdekken tot onze grote schrik dat die spoorlijn het kanaal vrijwel tot aan Dijon volgt! Hoogstens verwijdert het spoor zich hier en daar enkele kilometers van het kanaal om bochten af te snijden of dorpen en steden te omzeilen. Van een van die verwijderingen zullen we dus gebruik moeten maken om niet de hele nacht wakker te liggen van langs denderende treinen. Bovendien komt tien kilometer verderop ook de TGV, de *train à grande vitesse* ofte wel hogesnelheidstrein, nog op dit parcours uit, dus dan is de pret helemaal compleet!

Als we de sluis van Moulin-Neuf (nummer 112) gepasseerd zijn, is het al na vijven; we besluiten dan ook om in de beschutting van de huisjes van Briennon een plaatsje te zoeken waar het rustig is, en vinden dat net voorbij de brug, aan de stuurboordoever, waar we de meer-pen met de moker diep genoeg in de grond drijven om ons zelfs bij de passage van een geladen spits op onze plaats te houden. We liggen weliswaar in de geur van de lokale suikerfabriek, waarvan de felle lichten in de schemering al zichtbaar zijn, maar in ieder geval is het geluid van de spoorweg ver genoeg weg om er niet iedere keer wakker van te schrikken.

In Briennon vinden we een aardig restaurant, waar we, gewapend met de waterkaarten, de gegevens van de Service de la Navigation, en een grote overzichtskaart van de Franse waterwegen, voor de open haard neerstrijken. We moeten een nieuw plan de campagne hebben voor het geval ook de telefonische navraag bij de Service de la Navigation in Tonnerre geen mogelijkheden oplevert om via het Canal de Bourgogne de Saône te bereiken.

Terwijl wij puzzelen met de kaarten en gidsen, blijkt de waard van het restaurant

een historische kenner van het Canal de Bourgogne te zijn, puur uit persoonlijke interesse. Van hem vernemen we dat het kanaal, waarvoor al sinds de Romeinen diverse plannen waren gemaakt, feitelijk pas in delen gebouwd is tussen 1774 en 1843. Van de Yonne naar Tonnerre en van de Saône naar Dijon was rond 1808 al vaart mogelijk. Het feitelijke kanaal was al in 1833 klaar, maar de reservoirs die het op peil moesten houden pas tien jaar later! In 1882 is het hele kanaal aangepast op Freycinet-afmetingen.

In tegenstelling tot wat wij dachten, is het kanaal dus zeker niet een van de oudste kanalen van Frankrijk. Het Canal de Briare ging al in 1642 open (na 36 jaar bouwtijd) en het Canal du Midi in 1681 (na vijftien jaar bouwtijd). De plannen ervoor dateren overigens wel uit diezelfde periode, tijdens welke overal in Frankrijk waterwegen werden gebouwd of gekanaliseerd. Ook het (nu weer in restauratie genomen) Canal d'Orléans dateert uit die begintijd (1676-1692), maar veel van de overige waterwegen zijn toch beduidend later tot stand gekomen: de kanalisatie van de Yonne rond 1800, het Canal du Nivernais in 1842, het Canal Latéral à la Loire in 1837, het Canal du Centre in 1794 (na slechts elf jaar bouwtijd, terwijl in het Canal de Bourgogne alleen al het traject Saint-Jean-Dijon 25 jaar vergde!).

Wie een waterkaart van Frankrijk uit 1850 bekijkt, ziet in grote lijnen dezelfde vaarwegen als nu; maar een kaart van vijftig jaar daarvoor ziet er heel anders uit: toen waren de schippers op veel plaatsen nog overgeleverd aan de grillen en luimen van rivieren als de Loing, de Yonne en de Loire. Pas door de maatregelen van minister Freycinet is iets terechtgekomen van de aansluiting van de ene vaarweg op de andere en van een poging tot het garanderen van de bevaarbaarheid onder de meeste weersomstandigheden, omwille waarvan rivieren werden gekanaliseerd of van een lateraalkanaal voorzien.

Toch is zelfs nu nog een aantal knelpunten aanwezig in de waterverbindingen, waar de scheepvaart overgeleverd is aan de bevaarbaarheid van rivieren: de oversteek van de Loing in Nemours bijvoorbeeld, of die van de Loire in Decize, of in het zuiden) die van de Aude in Sallèles. Op die punten is ten tijde van zeer grote waterafvoer de vaart vaak onmogelijk. Dat zulke onmogelijkheden relatief vaak voorkwamen, verklaart de bouw van een groot aantal aquaducten, die ondanks de enorme bouwkosten daardoor economisch voordelig waren. Ze garandeerden een ongestoorde oversteek, zelfs als de rivier die ze overspanden volkomen onbevaarbaar was, hetzij door te veel water, hetzij door te weinig water. De aquaducten van Briare, Digoin (beide over de Loire), Troussey (over de Maas), Béziers (over de Orb), Moissac (over de Tam) en Agen (over de Garonne) zijn om die reden gebouwd. Overigens is het in zulke tijden van extreem hoog of extreem laag water ook op rivieren als de Yonne en de Saône lang niet altijd en lang niet met ieder schip mogelijk om te varen!

Gevraagd naar onze kansen om bij de Service de la Navigation een passage voor

elkaar te krijgen, schudt de waard somber het hoofd. Dat ze speciaal voor één schip alle sluiswachters weer zouden optrommelen, alle sluizen die al buiten werking zijn zouden openen en dat dan ook nog alles zou lukken en er nergens sluisdeuren vast zouden zitten, stuk zouden zijn of anderszins onbruikbaar en dat er in het hoogste pand dan ook nog voldoende water zou staan, dat lijkt hem zeer onwaarschijnlijk. Hij vraagt of onze boot langer is dan 30 meter: als we dat ontkennen, suggereert hij terug te varen en via Auxerre en het Canal du Nivernais naar het Canal Latéral à la Loire en het Canal du Centre te varen, waarlangs we in de Saône uitkomen, vijftig kilometer verder zuidelijk dan Saint-Jean-de-Losne en het Canal de Bourgogne. Wij bezitten weliswaar geen waterkaart van het Canal du Nivernais, maar raadplegen de overzichtskaart en concluderen uit de daarop vermelde gegevens dat die route mogelijk moet zijn. Hoewel spitsen er niet door kunnen (vanwege de 30 meter sluislengte in het midden van het kanaal) zijn de sluisafmetingen groot genoeg voor ons, en het kanaal is tot 1 november open voor de scheepvaart. Als wij vragen waar we een waterkaart van het Canal du Nivernais zouden kunnen vinden, suggereert de waard ons iets verder te varen naar Saint-Florentin, waar een basis van verhuurschepen van Navigfrance is, die volgens hem zeker zulke kaarten zullen verkopen.

We krijgen, door deze nieuwe mogelijkheid om alsnog de Middellandse Zee te halen, weer wat nieuwe moed. Als we een redelijk veilige marge voor de terugtocht aanhouden, moeten we uiterlijk op 15 november in Marseille zijn, dat is precies halverwege de drie maanden die we maximaal kunnen wegblijven. Omdat het nu pas 14 oktober is, lijkt dat voorsnog geen probleem, mede gezien het feit dat we al meer dan 900 van de 1650 kilometers hebben afgelegd. Het plan de campagne luidt daarom als volgt: morgen, zodra de kantoren open zijn, bellen we eerst met Tonnerre om definitief zeker te weten dat we niet over het Canal de Bourgogne kunnen; als dat inderdaad niet kan, varen we naar Saint-Florentin, en kopen daar een gedetailleerde waterkaart van het Canal du Nivernais om zeker te weten, dat dat kanaal bevaren kan worden. Kan dat, dan keren we in Saint-Florentin om en varen we naar de Yonne terug om daarlangs de reis voort te zetten naar het zuiden.

Na deze opluchtende conclusies laten we ons een smakelijke maaltijd voorzetten, waarvoor we, met inbegrip van de wijnen, de *apéritifs* en een koffie-met-cognac na, nog geen zestig gulden kwijt zijn. Dat we hier in Bourgogne zijn valt nu niet meer te loochenen! De waard wordt, natuurlijk met nog een glas cognac, hartelijk bedankt voor het redden van onze doelstelling; en natuurlijk voelt hij zich van de weeromstuit verplicht om daar zijnerzijds nog een dronk op aan te bieden. Als we ten slotte aan boord stappen, geschiedt dat niet geheel gecoördineerd, en het mag een wonder heten dat we zonder nat pak of gebroken benen onze kooien hebben gehaald!

De volgende ochtend wordt het acht uur voor we onze wat zware hoofden

voldoende op gang hebben om de meer-pen uit de kade te trekken en de reis voort te zetten naar Saint-Florentin; zonder problemen, en in een behoorlijk tempo, passeren we de sluis van Boutoir (nummer 111), en in het lange rechte pand dat daarop volgt zien we de TGV, de hogesnelheidstrein, over het kanaal heen denderen, als een teken uit een ander tijdperk: De Wilhelmina die traag maar trots door het kanaal ploegt met een snelheid van zes kilometer per uur, tegenover zo'n monster van transport-efficiëntie dat de 340 kilometer per uur zelfs overschrijdt!

De sluisen van Duchy (110), Maladrerie (109) en Saint-Florentin (108) halen we in korte tijd, en het is pas half elf als we, tientallen meters lager dan de kathedraal, die op de top van de hoogste heuvel is gebouwd, vastmaken in het havenbekken van Saint-Florentin, waar de verhuurmaatschappij Navigfrance inderdaad een basis heeft. Gezien de gelijkenis tussen het Canal de Bourgogne en het Canal du Midi verbaast ons dat overigens niet. Dit kleine, met bomen omringde, pittoreske kanaaltje is ideaal voor de vakantievaarders: hoogstens zitten er wat minder bochten in dan in het Canal du Midi, maar voor de rest heeft het dezelfde kenmerken: klein, rustig, landelijk, omgeven met prachtige landschappen, en voerend door aardige vriendelijke dorpjes en stadjes. De droom van iedere vrijetijdsschipper.

In het kantoor van Navigfrance bel ik met de *Ingénieur de la Service de la Navigation du Canal de Bourgogne, subdivision Tonnerre*, die wat hem betreft slechts een eenvoudige boodschap heeft: het kanaal is dicht en BLUFT dicht, in ieder geval tot 31 maart 1991, maar als het intussen niet minstens drie maanden onafgebroken zal regenen, misschien zelfs langer! Het idee om voor één schip een passage te regelen, doet hem slechts in een hartelijk lachen uitbarsten, dus dat is in ieder geval duidelijk. Tot zover het Canal de Bourgogne. Voor zover hij zegt te weten, is het Canal du Nivernais wel open.

Op onze vraag naar een waterkaart van het Canal du Nivernais wordt er bij Navigfrance lang gezocht in een grote stapel kaarten; men vindt kaarten van de Charente, van de kanalen in Noord-Frankrijk, en van de kanalen in Bretagne; er zijn er van de Rhône en de Maas, en zelfs van de Garonne en het Canal du Midi; er is een stapel van het Canal de Bourgogne; maar -- u raadt het al -- van het Canal du Nivernais heeft men géén waterkaart in voorraad. De verkoper probeert het nog met een...maar we kunnen hem wel bestellen voor u...', maar dan hebben wij al losgegooid en zijn we al op de terugweg richting Yonne en Auxerre. Dan maar zonder waterkaart, we proberen in Auxerre nog wel eens. Met de bedrijfsuren-teller op 419,0 uur lopen we de haven van Saint-Florentin om elf uur weer uit.

Zodra we de eerste sluis (Saint-Florentin 108) naderen, valt ons op dat de sluisdeur naar onze kant dicht is en de sluisdeur geheel leeg staat. De deuren aan de dalzijde blijken wagenwijd open te staan. Dat bevreedt ons, omdat we ons niet herinneren dat we tijdens ons korte oponthoud bij Navigfrance een schip voorbij

hebben zien komen, noch in de ene richting, noch in de andere. De enige verklaring kan zijn, dat er een schip vanaf Laroche/Migennes onderweg is naar Saint-Florentin, een tegenligger dus. We wachten daarom enkele minuten geduldig op de dingen die komen gaan.

Tot onze verbazing komt even later de sluiswachtster haar huisje uit, en begint de lage deuren te sluiten en de kleppen aan onze kant te openen; even later zwaait de tweede deur aan onze kant open, en kunnen we binnenvaren. Gevraagd naar de reden waarom ze na onze passage zoeven de sluis weer geleege heeft, zegt ze verbaasd dat dat zo hoort. Volgens de voorschriften van de Service de la Navigation moet de sluis altijd met de kolk leeg en de aval-deuren open worden gezet na passage van een schip, tenzij men een afdalend schip al in zicht heeft!

Op mijn vraag of dat nou niet veel water verspilt, denkt ze even na en mompelt vervolgens dat ze niet weet of het veel zal uitmaken. Mijn statistiek voorbeeld ("Stel u laat de sluis vol; dan is er vijftig procent kans dat het volgende schip dalwaarts vaart, in welk geval u twee keer een kolk vol water uitspaart, en vijftig procent kans dat het volgende schip bergwaarts vaart, in welk geval u vergeleken met de huidige methode géén water spaart (maar ook niet méér gebruikt); in totaal spaart u dus per passage gemiddeld één kolk met water. Geen wonder dat het kanaal verderop gesloten is wegens gebrek aan water!'), wordt door haar niet echt begrepen. En wij? We doen niets anders dan ons verbazen -- en een beetje kwaad maken -- over de bureaucratie die zelfs in de kanalen oppermachtig blijkt te zijn!

Behalve het verspillen van water heeft de regel nog een nadeel. In dalvaart moet men op alle sluisen wachten, tot de sluis klaargezet is. Omdat men niet werkt met telefonische aankondiging -- ook niet als er dikke fooien uitgedeeld worden -- moet men maar zien bij iedere sluis de aandacht van de sluiswachter te trekken, waarna het sluiten en vullen van de kolk al een dikke tien minuten in beslag neemt, dus dat verdubbelt de met schutten gemoeide tijd. Gedurende een aangename onderbreking tijdens de lunch laten we De Wilhelmina gewoon los in het kanaal drijven om, bakkend in de herfstzon die nog altijd zomerse kracht heeft, een hapje te eten en een kop koffie te drinken. De reis wordt voortgezet tot we tegen vieren de laatste sluis van Laroche/ Migennes weer uitvaren, de Yonne op, dit keer bakboord uit onder de spoorbrug van de SNCF door, waardoor we ook eindelijk van die spoorlijn verlost zijn. De spoorbrug ligt in het verlengde van het eerder door ons afgelegde deel van de Yonne. Onze tweede poging via Auxerre en het Canal du Nivernais is ingezet.

2.4 De tweede poging... het Canal du Nivernais

De Yonne is bovenstrooms van het Canal de Bourgogne zo mogelijk nog verraderlijker dan benedenstrooms, merken we al spoedig: nauwelijks zijn we onder de spoorbrug door, of we lopen vast. Controle op de waterkaart van de

Yonne leert ons, dat we toch onder het goede brug-gat doorgevaren zijn! En aangezien er een diepte van 1,80 meter wordt toegestaan in deze rivier, zou De Wilhelmina het met haar 1,50 meter toch ruim moeten redden?

Na enig heen en weer tornen schuift het scheepje weer los en voorzichtig, goed lettend op de stroomdraad in de kaart, zetten we de vaart voort.

Voor de sluis van la Gravière (nummer 9) moeten we geruime tijd wachten voor we geschut worden; eerst worden we een tijd niet opgemerkt (dank zij die inmiddels vermaledijde marifoon) en daarna moeten we wachten op dal-vaart die vóór ons wordt geschut. Als we uiteindelijk de sluis binnenlopen, is het tegen vijven. De trage vervulling van de kolk laat ons even informeren bij de jeugdige sluiswachter of er hier ergens een restaurant in de buurt is. Tot onze verbazing pakt hij onmiddellijk zijn draagbare marifoon en vraagt wat we willen eten. Als ik niet begrijpend kijk, legt hij uit dat hij per marifoon eten kan bestellen bij een restaurant, dat dan gebracht wordt naar de plaats waar we afmeren! We merken ineens, dat Auxerre en het Canal de Bourgogne toeristengebied zijn: dit soort bijna Amerikaanse (en vrij opdringerige) service maakt men in Frankrijk -- gelukkig -- zelden mee. Wij bedanken vriendelijk doch beslist, en varen de sluis uit.

In Bassou, een dorpje aan stuurboord net vóór de volgende sluis (Bassou 8), blijkt volgens de Yonne-kaart een restaurant te zijn, dus ter hoogte van dat dorp proberen we een aantal malen aan land te komen in de buurt van bomen of hekken waaraan we De Wilhelmina kunnen vastmaken. Maar ook hier speelt de diepte van de Yonne ons parten. Nergens laat De Wilhelmina zich dichterbij dan anderhalve meter bij de kade varen, voor ze met een zachte zucht in het zand loopt. Enkele mislukte pogingen brengen ons op het idee om met een van de pikhaken te peilen waar het diep en waar het ondiep is, maar de enige plaats waar meer dan anderhalve meter water staat is vlak langs de duik-pier van het in de rivier gebouwde zwembad.

Ach, waarom ook niet, denken we allebei tegelijk hardop, we schieten in de lach en leggen De Wilhelmina gestrekt langs de pier (dwars op het vaarwater) en knopen het schip stevig vast aan de balken van de duik-pier. We nemen ons voor morgen vroeg te vertrekken, om te voorkomen dat de lokale badmeester ons los komt gooien!

Het dorp Bassou ziet er op het eerste gezicht niet naar uit dat het een restaurant rijk zal zijn, maar na enig klimmen en een dikke kilometer wandelen komen we toch in een straat waar niet alles donker is. Desgevraagd verwijst men ons in een cafeetje naar een concurrent, schuin aan de overkant, die ook maaltijden schijnt te serveren. De betreffende kroeg betredend slaat eerst de schrik ons om het hart. Een achttal vrij louche uitzierende types is bezig met het veroorzaken van een hels kabaal als wij binnenkomen, ze zwijgen bij ons openen van de deur abrupt, en staren alle acht in onze richting, eigenlijk niet bepaald vriendschappelijk. Als ik

besluit om me niet uit het veld te laten slaan en aan de waardin vraag of wij kunnen eten, gaat het gezelschap, na het horen van Frans gesproken woorden, alsof het afgesproken is weer verder met de luide conversatie, ons nadien geen blik waardig keurend.

Achter de bar ontstaat door onze vraag enige commotie: de waardin holt naar achteren en komt even later ja knikkend terug. Wij begrijpen daaruit dat er gegeten kan worden en omdat er verder in het achterkamertje geen lichten aangedraaid worden, of enigerlei andere activiteit merkbaar is, besluiten we in de gelagkamer even af te wachten; ik bestel twee 'rouge', en luister wat naar de luide conversatie van de nogal woeste en primitieve types in het café.

Die blijkt tot mijn verrassing te gaan over een grote zak met paddenstoelen, die op een tafel staat. Men bediscussieert de eetbare en niet eetbare soorten en wisselt ideeën uit over de beste wijze van bereiden van iedere soort afzonderlijk. We hadden het natuurlijk kunnen weten, het is hier Bourgogne! Als ik geïnteresseerd vraag hoe men nu zeker weet welke eetbaar zijn en welke niet, wordt mij vriendelijk, doch enigszins verbaasd over zo veel onwetendheid, uitgelegd dat de apotheker van ieder dorp dat kan uitzoeken en die wordt daar dan ook onomwonden om gevraagd, iedere keer dat men een maaltje paddenstoelen heeft gevonden. Onder de ruwe bolsters blijken blanke pitten schuil te gaan, want binnen de kortste keren zitten we als vrienden te praten over champignons, eten in het algemeen en natuurlijk drinken in het bijzonder. Onze vraag om te kunnen eten zijn we al bijna vergeten, als de waardin ons op de schouders tikt en met een gebaar uitnodigt haar te volgen naar het achterkamertje.

Als we daar plaats nemen, wordt duidelijk dat men hier niet veel belang hecht aan wat men wil eten, alleen aan dat men wil eten. Van enige keuze onzerzijds is geen sprake, voor ons verschijnt een grote mand stokbrood en twee enorme borden waarop een smakelijk gekruide enorme omelet ham, brie en champignons -- ongetwijfeld van dezelfde voorraad paddenstoelen die op de tafel lag -- als voorgerecht. Een literfles wijn zonder etiket wordt met twee rechte glazen op onze tafel gezet: dat hoort gewoon, daar vraag je niet om. Wij laten ons de (inderdaad geweldig lekkere) omeletten goed smaken en wachten even later nieuwsgierig af wat de rest van de pot zal schaffen.

Een schaal met verse bladspinazie in een smakelijke crème waarbij een aanzienlijke hoeveelheid rosbief en salade wordt verstrekt, vormt de hoofdgang. De kaasplank die volgt, is rijk voorzien en bevat minstens acht bekende en onbekende kaassoorten en de zelfgebakken taart vult zelfs de eventuele laatste gaatjes. Wij besluiten de maaltijd met twee grote koppen koffie en twee glazen cognac en vragen ten slotte om de rekening. Uiteindelijk komt die in de vorm van een uitgescheurde bladzijde van een schoolschrift: de verschrikkelijke somma van 125 Franse francs blijken wij armer te zijn geworden door deze maaltijd! Stel u voor,

met twee personen eten en drinken voor f 40,75, daar lok je zelfs Nederlanders mee naar binnen!

Geheel voldaan wandelen we aan het eind van een oergezellige avond terug naar het zwembad en vallen op De Wilhelmina tevreden in slaap.

Dinsdag 16 oktober om zeven uur 's morgens zijn we weer op weg, richting Auxerre. We zijn voor half acht de Bassou (8) al door, en voor half negen ook de Raveuse (7) en de Néron (6), die beide in een zijkanaal liggen, naast een gigantisch legerkamp dat met een kilometers lang gaas-hek van het jaagpad langs het kanaal gescheiden is. Het zijkanaal dwingt ons tot voorzichtig varen, gezien de smalle en ondiepte van deze bochtafsnijding. Pas als we weer in de eigenlijke Yonne komen, bij het dorpje Gurgy, kunnen we de snelheid weer wat opvoeren, om redelijk vlot de sluisen van Monéteau (5), Boisseaux (4) en Dumonts (3) te halen, en daarna -- uiteraard -- toch nog voor de lunchpauze te moeten wachten in sluis 2 (l'Ile-Brûlée). Om één uur precies zijn we de sluis van la Chaînette (1) door en om half twee leggen we aan in de haven van Auxerre om ons van een waterkaart van het Canal du Nivernais te voorzien.

We moeten tot twee uur wachten voor de (Nederlandse) havenmeester terug is van zijn lunch en het winkeltje met scheepsartikelen (en waterkaarten) weer opengaat. De kaart van het Canal du Nivernais blijkt leverbaar en gretig buigen we ons over de gebruikelijke tabel met doorvaartafmetingen: 30 meter lang (geen probleem dus), 5 meter breed (kan makkelijk), 2,50 hoog (oef, dat is maar net) en een diepgang die per pand verschilt, 'zie de lijst in de technische gegevens'. Blader-blader-blader, "Technische Gegevens: diepgang van Auxerre naar Clamecy: 1,60 meter (past dus); van Clamecy naar Sardy: 1,20 meter". Wat!?! Eén meter twintig? Ja, dat staat er, 1,20 meter. Verderop wordt het weer 1,30 meter en de laatste kilometers zelfs 1,70 meter, maar vanaf Clamecy naar Sardy is de diepgang één meter en twintig centimeter! Dertig centimeter te kort!

We vragen de havenmeester of hij weet hoe nauwgezet die diepgang wordt bepaald, maar eigenlijk kennen we zijn antwoord al. Als je in de Yonne, met een aangegeven diepgang van 1,80 meter, al vastloopt met een scheepje dat 1,50 meter diep steekt, kun je nagaan wat dat in een kanaal dat 1,20 diep is zal opleveren aan problemen. Nee, daar kom je nooit doorheen met De Wilhelmina!

Voor de tweede maal lopen onze plannen spaak, nu niet op watergebrek, maar op de verwaarlozing van een kanaal, waardoor de diepgang in de loop van decennia is afgenomen van 1.80 naar 1,20 meter. De opmerking van de havenmeester dat de *chômages* in het Canal Latéral à la Loire zich ten zuiden van Decize bevinden, zodat we zelfs als we het Canal du Nivernais wel hadden kunnen bevaren, vastgelopen zouden zijn op die stremmingen, kan ons nauwelijks troosten. De hoop op een goede afloop is nu volledig de bodem ingeslagen!

Minstens net zo verslagen als eergister bij het horen van de sluiting van het Canal

de Bourgogne, zitten we een tijd ongelovig naar de zojuist gekochte Nivernais-kaart te staren. Mijn kreunend uitgebrachte 'Nou, dat wordt dan terug naar huis!' doet de havenmeester besluiten actie te ondernemen. Met een 'wacht maar even' grijpt hij kordaat de telefoon en draait een nummer. Even later hoor ik hem in het Frans vragen wie hij moet hebben om doorvaart te vragen door de gestremde gedeelten van het Canal Latéral à la Loire. Hij wacht, het is doodstil in het kantoor. Even later wordt het gesprek in rap Frans voortgezet, maar ik kan er niet meer uit opmaken wat er gezegd wordt. Gespannen wachten we op het eind van het telefoongesprek. Als de verbinding verbroken wordt, wordt prompt een nieuw acht-cijferig nummer gedraaid, en dat herhaalt zich ook een derde en een vierde keer, voordat de havenmeester de hoorn neerlegt en zich weer naar ons omdraait. Zijn naspeuringen hebben opgeleverd dat de verantwoordelijke ingenieur voor de Centrum-kanalen (zoals het Canal du Loing, Canal de Briare, Canal Latéral à la Loire en Canal du Centre gezamenlijk genoemd worden) een paar dagen niet bereikbaar is en dat zijn ondergeschikten niet kunnen zeggen of er '*sous réglementation*' (tegen betaling) of anderszins, doorvaart mogelijk is. In ieder geval duurt de stremming van 15 oktober tot 10 november, maar er zijn géén kanaalpannen leeg of sluisdeuren uit of dat soort dingen: er wordt gewoon onderhoud gepleegd aan diverse sluisdeuren en -mechanieken.

Als we tot 10 november zullen moeten wachten voordat we het Canal du Centre kunnen bereiken, halen we Marseille niet vóór 15 november, rekenen we snel uit aan de hand van de nu ook open gespreide overzichtskaart van Frankrijk: Chalon-sur-Saône is nog 410 kilometer van Saint-Mammès verwijderd, waar we nu nog 121 kilometer vandaan zitten bovendien, en ná Chalon resteert er nog eens 453 kilometer tot Marseille! Dat is 984 kilometer, waarvan alleen al het deel tussen Saint-Mammès en Chalon zo'n 150 sluisen telt! Bovendien is het vooruitzicht om een dikke vier weken vast te liggen in een piepklein plaatsje langs het Canal Latéral à la Loire in dit jaargetijde ook niet vrolijk. Zou er daarentegen een mogelijkheid zijn om erdoor te komen vóór 1 november, dan hebben we hoogstens een week vertraging en kunnen we in principe ruim voor 15 november in Marseille zijn!

De havenmeester legt ons uit waar we uitsluitel kunnen krijgen: in de *Subdivision de la Service de la Navigation* in Montargis, een dikke vijftig kilometer vanaf Saint-Mammès in de richting van de Loire. Hij raadt ons aan om niet met de betreffende ingenieur te bellen, maar er persoonlijk heen te gaan en De Wilhelmina voor de deur van zijn bureau af te meren; dat maakt het probleem wat evidentier, volgens de havenmeester en zal hem er wellicht wat gemakkelijker toe bewegen mee te denken in plaats van gelijk nee te schudden.

Voor de tweede keer maken we een bijgesteld plan de campagne: we varen terug naar Saint-Mammès aan de Seine, waar we tot Montargis het Canal du Loing en het Canal de Briare op zullen varen, om in Montargis doorvaart door de chômage van het Canal Latéral à la Loire te vragen. Krijgen we die vóór 1 november, dan gaan

we verder via het Canal Latéral à la Loire, krijgen we die niet of later, dan keren we terug naar de Seine. Via Bourgogne of de Loire resteren er dan géén mogelijkheden meer om de Saône en de Rhône te bereiken op een zodanige datum dat we vóór 15 november in Marseille kunnen zijn! Hoewel we geneigd zijn die deadline van 15 november op te rekken met als argument dat de terugweg wel veel sneller zal gaan', waarschuwt de havenmeester ons voor al te veel optimisme dienaangaande. Dit soort oponthoud en vertraging is in Frankrijk nou eenmaal eerder regel dan uitzondering!

We besluiten de waterkaart van het Canal du Nivernais toch te kopen, voor de volledigheid en als souvenir. Nog terwijl we staan af te rekenen, rinkelt de telefoon van de havenmeester en als hij even later de hoorn neerlegt, vertelt hij dat hij zojuist hoort dat er ergens bij het scheidingspand een sluisdeur stuk is en dat de Service de la Navigation, met het oog op de sluiting per 1 november, besloten heeft het kanaal met onmiddellijke ingang te stremmen en niet meer te proberen de betreffende deur nog vóór de wintersluiting gerepareerd te krijgen!

Oef, wij kunnen ons inmiddels voorstellen hoe dat bericht zou aankomen als de diepte van het kanaal niet ontoereikend geweest zou zijn voor De Wilhelmina! We bedanken de havenmeester uitvoerig en omdat we geen zin hebben om vanmiddag al gelijk weer aan de terugtocht over de Yonne te beginnen, besluiten we de middag en avond in Auxerre door te brengen, waar we eerst een prachtige wandeling maken door de stad. Om de oorzaak van onze tweede blokkade in ieder geval gezien te hebben, lopen we langs de eerste sluis van het Canal du Nivernais en bekijken een tijdlang met plezier het geschipper en geschutter van een aantal late toeristen, die met hun gehuurde bootjes omhoog en omlaag schutten. Dan drinken we wat op een terrasje en keren terug naar ons schip.

Aan boord komend blijken we zowaar bezoek te hebben: Peters broer en zijn gezin, met de camper op reis door Bourgogne, hebben De Wilhelmina ontdekt, terwijl ze langs de oever van de Yonne naar een camping zochten en niemand aan boord treffend hebben ze ons opgewacht. Wat een bijzonder toeval! Een aangename avond met een aangename hoeveelheid *Appellation Bourgogne Contrôlée* is het gevolg, uiteraard. Zo loopt onze tweede poging om onze weg naar het zuiden te kunnen vervolgen toch nog prettiger af dan we vanmiddag hadden kunnen denken...

2.5 De derde poging... les Canaux du Centre

Op woensdag 17 oktober om acht uur gaan de touwen los in Auxerre en volgen er twee en een halve dag van gestaag doorvaren, dal-waarts naar Saint-Mammès. We passeren, maar nu steeds naar beneden schuttend, dezelfde negen sluizen boven het Canal de Bourgogne en zeventien sluizen beneden dat kanaal, die we in de voorafgaande dagen naar boven schuttend gepasseerd zijn. We vinden ze nog

steeds traag, slordig, inefficiënt en onattent, de enkele snelle sluiswachter niet te na gesproken. De avond van de zeventiende maken we vast net boven sluis 3 van Saint-Aubin, aan een lege privé-steiger, na twaalf sluizen en 36 kilometer varen; de avond van 18 oktober in Misy-sur-Yonne, net beneden de twee sluizen van onze vriend de boze sluiswachter, Vinneuf 13 en Port-Renard 14, die ons met een zeer slijmerige vriendelijkheid, sneller dan hij vermoedelijk ooit een ander schip doorgelaten heeft, naar beneden schut; deze dag hebben we dus elf sluizen en 59 kilometer 'gedaan'.

In Misy-sur-Yonne kunnen we vastmaken aan het terras van een restaurant, dat gelukkig gesloten was: het goedkoopste menu op de kaart aan de deur blijkt tweehonderdtachtig francs te kosten! Het enige andere eethuis dat Misy rijk is, is ongeveer het tegenovergestelde: voor een gemiddelde prijs eten we in een zeer ongezellige ambiance, te midden van twee dobermannpinchers die woest kijkend iedereen in de gaten houden, een ronduit slechte maaltijd (van de categorie te vet, te zout en te veel) en bovendien zijn we de enige gasten, wat al snel resulteert in het weggekeken worden door de gerant. Bah, dat kan dus ook nog in Bourgogne!

Als we bij Montereau de Seine weer bereiken, is het vrijdag 19 oktober, tien uur 's ochtends en staat de bedrijfsuren-teller van De Wilhelmina op 436 uur. We hebben dan sinds het vertrek maar liefst 160 uur gevaren! Een dik uur later zijn we in Saint-Mammès en buigen we af naar bakboord, de smalle monding van de rivier de Loing op voor onze derde poging om een open verbinding naar de Saône te vinden. Gehaast hoeven we hier niet te zijn: bij de Ingénieur de la Service de la Navigation kunnen we toch pas maandagochtend om acht uur terecht, dus we hebben drie dagen de tijd om Montargis te bereiken.

Zodra we de Seine verlaten en de Loing opvaren, passeren we de oude, 'onderdrukte' sluis nummer 20 van Saint-Mammès, die vroeger diende om de vaak optredende waterstandsverschillen van de Seine en de Loing te kunnen passeren. Tussen de honderden afgemeerde spitsen en onder de hoge oude spoorbrug door bereiken we sluis 19 van Moret, de toegang tot het eigenlijke Canal du Loing. Deze sluis is van Freycinet-formaat, en wordt elektrisch bediend -- en wel beduidend sneller dan de sluizen van de Seine of de Yonne.

De volgende sluis, nummer 18, die tot onze verbazing Bourgogne heet, halen we dan ook ruim voor de middagpauze, maar bij sluis 17 (van Ecuellen) liggen we enige tijd te wachten tot de sluiswachter klaar is met eten. Dan, bij het binnenlopen van de sluis, blijkt dat we weer verondersteld worden de helpende hand te reiken bij het draaien van de sluis. Bovenstrooms van de Écluse de Bourgogne zijn alle sluizen handbediende sluizen, dus dat is weer werken geblazen! In korte tijd zit de routine van mannetje afzetten op de sluisdeurladder, stukje doorvaren, stilleggen, voorste touw naar boven gooien, achterste touw naar boven gooien, en strak houden' voor de één, en afstappen op de ladder, naar boven, touwen aanpakken,

achterste deur sluiten, achterste kleppen sluiten, voorste kleppen openen, voorste deuren openen voor de ander, er weer in alsof we nooit anders gedaan hebben. Als geroutineerde schippers klimmen we de sluizen 17 (Ecuelles), 16 (Épisy), 15 (Berville), 14 (Bordes) en 13 (Fromonville) omhoog.

De sluiting van het kanaal, een paar honderd kilometer verderop, is hier overigens al merkbaar. Van enige vrachtscheepvaart is geen sprake, de enige vaartuigen die we -- hoewel het seizoen al lang verstreken is -- nog zien, zijn de kleine huurbootjes van diverse verhuurders in de regio. Van enig wachten op andere vaart is dan ook nergens sprake.

Bij sluis 13 van Fromonville komen we in de rivier de Loing uit: hier kruist het kanaal 'gelijkvloers' de rivier, in een pand dat zoals de Yonne omgeven is met net boven water uitstekende oude boomstronken, takken en andere obstakels. Het is hier oppassen geblazen en ten tijde van veel waterafvoer zal het best deskundigheid vereisen om hier uit de voeten te kunnen met een geladen spits!

Hoewel het pas half vijf is, besluiten we in Nemours de nacht door te brengen. Op de waterkaart staat een *débarcadère* van de *Port Autonome de Paris* aangegeven in de tak van de Loing, die midden door de stad loopt, dus voorbij het punt waar het kanaal aan stuurboord de rivier weer verlaat. Zeer langzaam, omdat op de kaart een diepgang van 1,20 meter aangegeven staat, varen we onder de brug door de doodlopende rivierarm op, de één voorop peilend met de pikhaak, de ander alert met de hand op de koppeling om bij het minste geluid onder het schip de schroef stil te kunnen zetten.

Tot vijf keer toe lopen we vast, maar steeds weer vinden we een plaats waar de rivier meer dan anderhalve meter diep is, en ten slotte, na meer dan een uur proberen, maken we vast aan de drijvende steiger, waarbij voor ons gevoel het vlak van De Wilhelmina zo ongeveer op de bodem van de Loing ligt. Maar de fraaie ligplaats, aan een parkje vlak bij het centrum van Nemours, maakt veel goed en pal over de brug vinden we een bijzonder goed restaurant, waar we met uitzicht op De Wilhelmina een heerlijke maaltijd gebruiken.

De volgende morgen blijkt dat het veronachtzamen van de aangegeven diepte op de waterkaart niet slim is geweest. Als we losmaken van de *débarcadère* en even voorzichtig als gisteren de plaatsen met voldoende diepte zoeken in de rivier, merken we dat we die lang niet zo gemakkelijk vinden. Een blik op de loopplank van de *débarcadère* maakt duidelijk hoe dat komt: de plank ligt een behoorlijk stuk schuiner dan gisteren, dus het water van de Loing is tijdens de nacht verscheidene centimeters gedaald!

Met heel veel heen en weer manoeuvreren, en uiterst behoedzaam de schroef in- en snel weer uitschakelend, slagen we erin tot op enkele meters voor de brug over de oude rivierarm te komen, maar daar lijkt het dan toch echt niet meer te gaan. De bodem bevat hier wortels of boomstronken of zoiets, waardoor het gebruik van

de schroef te gevaarlijk wordt: hij zou beschadigen als hij draait terwijl het scheepje over zo'n wortel heen schuift! Goede raad is duur! We speuren om ons heen naar mogelijke redding, maar er is geen ander schip in de buurt om ons vlot te trekken, en bomen lukt ook niet, daarvoor is De Wilhelmina stomweg te zwaar en de ondiepte te hoog.

Ineens ontdekken we op de brug de oplossing. Er staat een boldertje midden voor de zware pijler ingemetseld in het beton. Peters behendigheid in het gooien van trossen is groter dan de mijne, dus gaat hij aan de slag met een lus van de tros. De vijftiende worp is raak: de lus haakt zich vast achter het boldertje en we kunnen de tros een aantal slagen om een van de spiltrommels van de ankerlier slaan, waarna het een kwestie is van aanhalen van de lier. Heel langzaam rekt het touw tot het werkelijk snaar-strak staat zonder dat De Wilhelmina voelbaar beweegt. Maar dan, vrij plotseling nog, schuift het bootje naar voren en zodra we onder de brug liggen, blijkt het water weer diep genoeg te zijn voor de schroef en kunnen we opgelucht het touw binnenhalen en op motorkracht onze reis voortzetten naar sluis 12 van Buttes, door middel waarvan we de rivier de Loing verlaten en het Canal du Loing weer 'betreden'. Het is door al die commotie al na elven als we de sluis binnenlopen.

De sluizen van Chaintréauville (11) en Bagneaux (10) halen we nog voor de middagpauze. Zodoende kunnen we het pand voor sluis 9 van Beaumoulin precies tijdens die pauze bevaren en zonder oponthoud ook deze sluis passeren. Steeds meer voert het Canal du Loing hier door bossen en heuvels en het goed onderhouden jaagpad is vaak de enige verbinding met de bewoonde wereld in de panden, die als geulen door de dichte wouden gaan. Af en toe passeert men een fabriek, of een klein ijzeren brugje; soms ook worden we ingehaald door een goederentrein op het spoor dat vijftien meter boven het kanaal de loop daarvan volgt: maar meestentijds zijn we de enige tekenen van leven in de omgeving, en als net voor het dorpje met de fraaie naam Souppes de spoorlijn, na te zijn overgestoken, iets weg-buigt van het kanaal, is de stilte en de rust volmaakt. En die rust houden we twintig kilometer lang, terwijl zo om de drie kwartier of minder een sluis genomen wordt: de Égreville (8), de Néronville (7), de Brise-Barre (6), de Nargis (5), de Retourne (4), de Montabon (3), de Vallées (2) en ten slotte de fraaiste van alle de Cépoï (1). Deze sluis ligt in een versmalling in het kanaal, dat door het gelijknamige dorp voert. De kaden in Cépoï wijken naar voren en zijn opgemetseld als een mini-uitvoering van de Seinekaden in Parijs, inclusief het piepkleine boogbrugje dat midden in het dorp het kanaal oversteekt, net voor de sluis. Voor de scheepvaart is dit punt zó onoverzichtelijk, dat men het verkeer regelt met een stoplicht, dat door de sluiswachter bediend wordt en dat het bergwaartse verkeer stil kan leggen als er dal-vaart -- nog onzichtbaar voor de bergvaart -- de sluis uit loopt. In Cépoï, nog ver van de spoorlijn die verderop het kanaal weer vergezelt en met een supermarkt bij de hand, leggen we aan voor de nacht. Te voet bezoeken we de volgende sluis: de nummer 36 (Buges) die al in het

Canal de Briare ligt. Vreemd genoeg behoort deze laatste sluis voor de driesprong Loing/Briare/Orléans niet meer bij het Canal du Loing.

Die driesprong was vroeger een verkeersknooppunt van belang. In de drukste tijden van de scheepvaart waren alle drie de kanalen die hier bij elkaar komen vitale aders van de economie: honderdduizenden tonnen vracht werden van en naar Orléans, van en naar de Saône en van en naar de Seine vervoerd. Nu ligt het Canal d'Orléans er bij als een dode vijver vol eendenkroos. Bij de grote sanering van waterwegen in 1971 is het kanaal gedeclassificeerd, zoals dat in Frankrijk heet, gesloten voor de scheepvaart dus. Sedertdien is Orléans -- en eigenlijk de hele Loire ten westen van Briare -- voor de binnenscheepvaart onbereikbaar geworden.

Voor de instandhouding van het kanaal ten behoeve van het toerisme kwam de sluiting te vroeg. Pas de laatste jaren is dat een factor van belang in de afwegingen. Wel doen er geruchten de ronde dat men vanaf de kant van Orléans bezig is het oude kanaal en zijn kunstwerken te restaureren ten behoeve van de pleziervaart, dus wie weet kan men over een aantal jaren hier, op de driesprong, rechtsaf slaan en naar Orléans varen (wat een prachtige tocht op moet leveren). Voorlopig belandt men bij zo'n poging in het eendenkroos en in de modder van dit al twintig jaar verwaarloosde kanaal. De ijzeren brug die de aftakking overspant, ziet ernaar uit alsof hij ieder moment krakend van ouderdom de geest kan geven! Wij fotograferen er lustig op los en keren terug naar De Wilhelmina.

De volgende ochtend, zondag 21 oktober, 'doen' we diezelfde sluis 36 (Buges) met het schip, al om zeven uur, want van kortere bedieningstijden op zondag wil men hier niet weten. Na de sluis van Langlée (35) gepasseerd te zijn, draait het kanaal de buitenwijken van Montargis in, eerst tussen fabrieksterreinen en grote hallen door, maar dan, na een scherpe bocht, tussen gemetselde kaden, waarover weer de bekende boogbruggen. Aan de stuurboordkant komen af en toe uitwateringen in het kanaaltje uit en waar dat het geval is, lijkt de bebouwing van Montargis op de boven beekjes en waterlopen gebouwde delen van de oude binnenstad van Maastricht, of van sommige steden in de Elzas, zoals Straatsburg, dat eveneens vol kleine watertjes, beekjes en grachtjes zit. Veel gevels zijn met klimop begroeid, en de herfst tovert daar wonderlijke kleuren in! De gemetselde kaden vóór de sluizen 34 van la ReINETTE en 33 van la Marolle zijn verticaal genoeg om er aan te leggen, zodat wij vlak vóór sluis 34 aan stuurboord een ligplaats zoeken, net bij een prachtig doorkijkje over zo'n stadsgrachtje, op nog geen vijftig meter lopen van het bureau van de *Service de la Navigation*. Hier, op kilometerpunt 52,5 van het Canal de Briare, wordt morgenochtend over het lot van de tocht met De Wilhelmina beslist... Met een bedrijfsuren-tellerstand van 454 uur, dat wil zeggen na 178 uur varen en precies drie weken na ons vertrek uit Amsterdam, liggen we wederom af te wachten wat het resultaat van deze derde poging zal zijn. Zal driemaal scheepsrecht zijn?

Op maandagochtend 22 oktober om klokslag acht uur staan we voor het kantoor van de Service de la Navigation en we worden na enige uitleg over de reden van onze komst uiterst vriendelijk en hoffelijk binnengelaten in zo'n typisch Frans bureau: te veel rommel, te hoge stapels dossiers (die ongetwijfeld de enorme achterstand moeten symboliseren die men op het een of andere gebied vast en zeker zal hebben) en vooral veel tinten grijs en grijs, zowel op de muren als op het meubilair.

De ingénieur, een hoog personage in de hiërarchie van de Franse waterwegen, blijkt ondanks zijn hoge positie toch al aanwezig en biedt ons zelfs -- zo luxe hebben we het nog nimmer meegemaakt in Frankrijk -- een kop koffie aan. Even later zetten wij het avontuur en onze vorderingen tot nu toe uiteen en leggen hem het probleem voor waarvoor we ons gesteld zien: is het mogelijk om vóór 1 november een passage door de gestremde delen van het Canal Latéral à la Loire te verkrijgen?

Tot onze aangename verrassing is zijn antwoord niet gelijk een schaterende lach (wat we verwacht hadden) of een beledigd 'nee, wat denkt u wel?', wat ook gekund zou hebben. Integendeel, de man lijkt aandachtig na te denken en in gedachten de route na te lopen die wij zullen moeten varen. Een paar keer komt er een onderdrukt 'hmmm!' uit, en dan pakt de ingenieur zijn imposante bakelieten telefoontoestel, terwijl wij gespannen ons best doen om het nu komende gesprek te volgen!

Hij krijgt verbinding en introduceert zichzelf, waarna zijn beleefde: "*J'aurais voulu savoir à quelle date le premier passage pourrait prendre place*" ons duidelijk maakt dat hij met een gezaghebbend persoon spreekt, van wie het wel of niet plaatsvinden van een doortocht klaarblijkelijk afhangt. Volgt een groot aantal keren het bekende "*aha*", vergezeld van het onbewuste begrijpend knikken met het hoofd. Het gesprek zet zich nog zeker vijf minuten voort, maar zonder dat wij eruit kunnen opmaken wat er besproken wordt. Na enige tijd wordt de andere kant bedankt en de hoorn neergelegd. Wij zitten op de punten van onze stoel!

"Ik hoor zojuist dat er vermoedelijk vanaf eind van deze week in principe mogelijkheden zijn om in Digoin te komen," zegt de ingenieur tot onze onuitsprekelijke verbazing en grote vreugde. Als onze gezichten brede glimlachjes beginnen te vertonen, heft hij afwerend de handen op: 'Ho, ho, de vraag of er door te komen is hangt af van de maten van uw schip!' waarschuwt hij. We beginnen weer nattigheid te voelen en vragen welke maat kritisch is, de lengte, de breedte, de hoogte of de diepgang.

En ja hoor, het blijkt de lengte, maar tevens de diepgang te zijn: er wordt een dubbele sluis in zijn geheel omzeild door net beneden die sluis bij Givry in de Loire af te dalen, of als dat niet lukt in de Allier, een zijrivier van de Loire. Vervolgens kan via de Loire naar Nevers worden gevaren, waar men door het zijkanaal van

Nevers weer terug in het Canal Latéral à la Loire kan komen. Die (in wezen oude) route is bevaarbaar tot een lengte van 30 meter, een breedte van 5 meter, en een diepgang van circa 1 meter, als dat genoeg is, is hij bereid de maatregelen te nemen die voor een doorvaart onder die omstandigheden nodig zijn. Hij kijkt ons vragend aan, maar kan vermoedelijk aan onze gezichten het antwoord al aflezen: als ik hem vertel, dat De Wilhelmina 1,50 meter diep steekt, schudt hij machteloos het hoofd: "nee, dat zal nooit lukken, want met een dergelijke diepte komt u niet eens het scheidingspand van het Canal de Briare ten zuiden van Rogny door!" is zijn enige commentaar. Het blijkt dat ook het Canal de Briare -- voor het tweede achtereenvolgende jaar-te lijden heeft van extreme droogte, waardoor er in het hoogste pand van het kanaal nauwelijks 1,20 meter water staat. Voor de vrachtscheepvaart is het scheidingspand dan ook al enige tijd gestremd, maar voor ons had hij de sluisen willen laten bedienen als we daarmee uit de brand zouden zijn.

Er komt een kaart van de regio op tafel en hij wijst ons aan waar de knelpunten zitten: dertig kilometer ten zuiden van Montargis bevindt zich het bewuste scheidingspand, en 110 kilometer verder zuidelijk, bij de dubbele sluis 21/22 van Guétin, de betreffende stremming, met de loop van de Loire en de Allier er vlak naast.

Alweer is de diepgang van De Wilhelmina het struikelblok! Wat in Nederland of België nimmer een probleem vormt, blijkt in Frankrijk de grootst denkbare handicap te zijn, een diepgang van meer dan één meter! Passage van de sluis van Guétin zelf blijkt om een onweerlegbare reden geheel onmogelijk. Van de dubbele sluis worden zowel de middelste als de laagste sluisdeuren vervangen, zodat de bovenste sluisdrempel droog staat en pas weer onder water kan komen nadat de nieuwe deuren zijn ingehangen, hetgeen voorzien is voor 8 of 9 november! Zelfs met een zware kraan zouden we De Wilhelmina er niet overheen kunnen hijsen, omdat de afstand van twee sluislengten op de hellende sluiskade te lang zou zijn om te overbruggen, gezien het gewicht van het scheepje. Het is dus, op alle manieren en in alle opzichten, honderd procent onmogelijk om voor 11 november sluis 21-22 te passeren.

Overigens, zou het al mogelijk zijn om vóór 10 november in Digoin te komen, dan zou dat ons nog niet veel verder helpen: tot 10 november is namelijk behalve de sluis van Guétin ook de hele reeks sluisen tussen Vitry-en-Charollais (net voorbij Digoin) en Montceau-lès-Mines gestremd: en daar betreft het gewoon groot onderhoud, zodat passage absoluut onmogelijk is, stomweg omdat men tijdens de restauratiewerkzaamheden aan de sluiswanden geen water in de sluisen kan zetten. Neen, de enige weg naar Lyon is een lange: terug de Seine af tot vlak voor Parijs, dan de Marne op, het Canal Latéral à la Marne door tot aan Vitry-le-François, en via het Canal de la Marne à la Saône naar Saint-Jean-de-Losne en vandaar over de Saône naar Lyon. Ineens ligt Marseille niet 752 kilometer ver (zoals vanaf de

invaart van het Canal de Bourgogne) of zelfs maar' 984 kilometer (zoals vanaf Auxerre via Saint-Mammès), maar maar liefst 1145 kilometer! Iedere twee dagen komen er tweehonderd kilometer bij, lijkt het wel. En de hindernissen worden er óók niet minder om: in plaats van één blokkade op onze weg vinden we er nu al drie!

We nemen, de man bedankend voor zijn moeite, en zijn verontschuldigen -- die aan zijn gezicht te zien echt gemeend zijn -- acceptierend, afscheid van de ingenieur en keren terug aan boord van De Wilhelmina.

Op diezelfde ochtend van 22 oktober, om tien uur, wendt het schip de steven, terug naar het noorden, in ieder geval terug naar Parijs. We zijn te aangeslagen om nu al een nieuw plan de campagne te bedenken, daar gebruiken we de twee dagen wel voor, die het minstens zal duren voordat we weer terug zijn bij de samenvloeiing van Seine en Marne, waar we op 12 oktober om half tien voorbijgevaren zijn...

3 De omweg over de Marne...

3.1 Van Parijs naar Épernay

Twee en een halve dag later, woensdag 24 oktober rond twaalf uur, zijn we ruim voor het middaguur de laatste Seinesluis voor Parijs gepasseerd, de Port-à-l'Anglais (nummer 10). In een razend tempo zijn we van Montargis naar Nemours teruggevaren, en de volgende dag van Nemours in één ruk helemaal naar Ris-Orangis, een voorstadje bij kilometerpunt 142, dus een goede dertig kilometer voor de samenvloeiing van Seine en Marne. In Ris-Orangis, waar we pas toen het al bijna donker was aankwamen, waren we gisteravond net aan het knoeien geslagen in een poging om De Wilhelmina aan een veel te klein steigertje aan te leggen, toen de kok van het restaurant *Le Vert Logis*, waarvoor een grote steiger aan een riant terras was gebouwd, uitnodigend gebaarde: 'Waarom leggen jullie hem niet hier neer?' Om zoveel gastvrijheid te belonen, hebben we ook maar gelijk gegeten in het restaurant, als enige twee gasten en tegen betaling van een behoorlijke bom duiten, maar we konden zó uit de gelagkamer de kooien inrollen!

Om half acht vertrokken met nog twee sluizen en dertig kilometer Seine, worden we om half twaalf de laatste sluis binnengelaten en twintig minuten later zijn we die weer uit, en precies op het middaguur ronden we over stuurboord de punt tussen de Pont-d'Ivry (over de Seine) en de Passerelle-d'Alfortville (over de Marne), om -- stroomopwaarts nu weer -- deze rivier op te varen.

Twee dagen lang hebben we dan boven de diverse waterkaarten zitten puzzelen over de vraag, of Marseille langs de omweg Marne, Canal Latéral à la Marne, Canal de la Marne à la Saône, Saône en Rhône nog haalbaar zal zijn. Zeer scherp gerekend is het traject vanaf Saint-Jean-de-Losne 43 uur varen, rekenend met VIJFTIEN kilometer per uur en een half uur per sluis (optimistisch, maar niet onhaalbaar). Dat kost dus vijf volle dagen, want negen vaaruren per dag is wel het maximaal haalbare nu het zo vroeg donker is en zo laat licht. Dat wil zeggen, dat we vóór 10 november in Saint-Jean-de-Losne moeten zijn (want 11 november is een nationale feestdag en kan er niet geschut en dus nauwelijks gevaren worden).

De mogelijkheden om nog van deze route af te wijken, bevinden zich, behalve in Saint-Jean-de-Losne, in Condé-sur-Marne (waar naar het noorden afgebogen kan worden) en in Vitry-le-François (waar men de steven naar het oosten kan wenden). Vanaf Condé is Saint-Jean-de-Losne nog 310 kilometer varen, door 128 sluizen. Rekenend met een optimistisch maximum van zes kilometer per uur in de kanalen, slechts twintig minuten voor elke sluis, en een halve dag voor de tunnel in het scheidingspand, kost die afstand dus 99 uur, ofte wel 11 dagen. Dat maakt een vertrek uit Condé nodig op zaterdag 27 oktober 's ochtends vroeg. Immers, in het Canal de la Marne à la Saône worden op zondagen de sluizen niet bediend en 1 november is weer zo'n nationale feestdag, dus liggen we op 28 oktober, I

november en 4 november stil.

Indien we in Condé besluiten om het erop te wagen, hebben we nog twee meetpunten waar we kunnen besluiten om het geheel af te blazen: Vitry-le-François moet, op grond van dezelfde rekensom, vóór maandagmiddag 29 oktober bereikt of gepasseerd zijn, en Saint-Jean-de-Losne vóór vrijdagavond 9 november. Stoppen is er dan gedurende die dagen niet meer bij, buiten de gedwongen ligdagen!

Met deze rekensom is het probleem van de haalbaarheid voorlopig teruggebracht tot één belangrijke vraag: zijn we wel of niet in staat om op zaterdag 27 oktober uit Condé-sur-Marne vertrokken te zijn? We besluiten daarvan definitief de haalbaarheid af te laten hangen. Lukt het, dan wagen we het erop, lukt het niet, al is het slechts op een uur na, dan slaan we in Condé af, richting Reims en de Aisne. Lopen we bij Vitry achter, dan nemen we het Canal de la Marne au Rhin naar Toul, om over het Canal de l'Est terug te keren. En halen we Saint-Jean-de-Losne niet op tijd, dan nemen we het Canal de l'Est (zuidtak) terug naar Toul. Alleen als we alle drie de deadlines halen, gaan we door! Aldus besloten hebben we in ieder geval een reden om de Marne zonder dralen op te varen.

Alsof de Marne wil bewijzen, dat haar eerste kilometers (of liever gezegd, haar laatste kilometers) toch echt door Parijs leiden, bevinden zich binnen vijfhonderd meter maar liefst vier bruggen over de rivier, voordat men, na enkele minuten varen al, de eerste Marne-sluis invaart, de Écluse de Saint-Maurice (18): wij kunnen zonder enig oponthoud binnenvaren en worden vlot geschut, terwijl ik met mijn papieren het sluiswachterskantoortje betreed om -- zoals gebruikelijk bij het binnenkomen in een nieuwe vaarweg -- de formaliteiten in orde te maken. Mijn vraag of de waterwegen verderop allemaal bevaarbaar zijn (Geen stremmingen? Geen watergebrek? Geen verminderde diepgang?) wordt in alle toonaarden bevestigend beantwoord, maar ik merk dat wij door onze ervaringen in Bourgogne een 'eerst-zien-dan-geloven' instelling hebben gekregen.

Boven de sluis ziet de Marne er direct al heel anders uit dan de Seine: niet alleen smaller, maar ook meer verstilld, begroeid met andere oevergewassen, en met kortere en nauwere bochten. De hele indruk van de rivier is meteen al totaal anders dan die van de brede, statige, iets te zwaar' aandoende Seine. De Marne lijkt, in overdrachtelijke woorden, 'driftiger, maar ook lieflijker' dan de Seine.

Drie kilometer verder splitst de vaarweg zich: rechtdoor bereikt men uitsluitend de Port de Bonneuil, een belangrijke binnenhaven, die men door de Écluse de Créteil (hé, geen nummer?) bereikt. De opvaart naar Épernay dient bakboord een enorm hoge sluis in te varen, die bij onze aankomst echter potdicht zit, en waar zoals gewoonlijk geen teken van leven te bespeuren is. Het sluislicht staat op rood, en er is onmogelijk op de hoge kade te komen. Onze hoornsignalen leiden niet tot enige beweging.

Aannemende, dat de sluiswachter aan zijn lunchpauze bezig is -- die in de Marne

vreemd genoeg van 12.30 tot 13.00 uur valt, in tegenstelling tot de gehele rest van Frankrijk die van 12 tot 12.30 uur luncht -- wachten we een halfuur. En om klokslag één uur gaan inderdaad de deuren open, maar niet om ons binnen te laten: eerst schuiven er langzaam en statig twee volle spitsen naar buiten, die bakboord uitdraaien naar de Port de Bonneuil. Dan pas kunnen wij naar binnen en we worden als enige in deze sluis van 110 bij 12 meter naar boven geschut.

Boven aangekomen blijken we vlak voor de tunnel van Saint-Maur te liggen, een buis van nog geen kilometer lang onder een van de voorsteden van Parijs door. Nog voor men de tunnel binnenvaart, ziet men de andere opening al liggen, en hoewel bovendien de hele buis door middel van TL-buizen verlicht is, is het verplicht hier de navigatieverlichting aan te hebben. De bijzondere hoogte van de tunnel is te wijten aan een waterstandsdaling die hier op enigerlei moment doorgevoerd moet zijn; het zeer hoog gelegen jaagpad en de remming wijzen daarop.

Zodra we aan de andere kant de tunnel uit zijn, varen we tussen de beroemde *'Bords-de-la-Marne'* waarover zangers gezongen hebben, dichters gedicht, en die schilders hebben afgebeeld. Overal langs de rivier zijn wandelroutes uitgezet, die voeren langs de heuvelachtige oevers, door de slaperige villadorpen en tussen de vele wilgen en platanen door langs de terrasjes die men hier overal vindt, waar de oude *'petit vin blanc van Nogent'* geserveerd wordt, de lokale witte wijn. Als wij er langsvaren, bevolken rustig wandelende bejaarden de wandelpaden samen met zich moe lopende joggers in felgekleurde hypermoderne strakke renners-outfit; moeders met kinderwagens lopen tussen de verliefde paartjes, die ook hier niet ontbreken en opgeschoten jeugd staat demonstratief te kussen als De Wilhelmina voorbij vaart. De over het water hangende takken van de honderden treurwilgen bepalen het aanzicht van deze schitterende rivier in hoge mate. Op sommige plaatsen doet de Marne denken aan de Vecht ter hoogte van Loenen of Breukelen, alleen met een minder Hollands landschap op de oever. De ene na de andere voorstad trekt aan ons oog voorbij: Joinville, Nogent (met z'n plezierhaven), le Perreux, Bry, Noisy, Neuilly, Gournay en Chelles.

Vanaf Neuilly-sur-Marne loopt de vaargeul door een zijkanaal, waarin zich twee sluizen bevinden, de Neuilly (16) en de Vaires (15), die weer van Freycinet-afmetingen zijn, hoewel iets breder en ook iets langer: 45 bij 7,5 meter. Het kanaal tussen deze twee sluizen is van dusdanige afmetingen, dat iets groters dan een spits hier onmogelijk uit de voeten zou kunnen.

Bij terugkomst in de eigenlijke Marne, bij kilometerpunt 156, is de Marne duidelijk de meeste voorsteden uit, en heeft de bebouwing plaats gemaakt voor bossen. De oevers worden woester en meer overwoekerd, en doen op sommige plaatsen aan een smalle variant van de Seine denken. Lagny voorbijvarend tussen de tientallen roeiboten, kano's en andere kleine vaartuigjes, bereiken we rond half vijf de *'dérivation-de-Meaux-à-Chalifert'*, een aftakking die een groot aantal meanders van

de Marne tegelijk afsnijdt, en die door een sluis, dan een tunnel, dan weer een sluis, dan twaalf kilometer lateraalkanaal en ten slotte nog een sluis de rivier weer bereikt bovenstrooms van het centrum van Meaux, waardoor de vaarafstand met zeker twintig kilometer wordt bekort. Eenmaal de sluis van Chalifert (14) door, blijkt het tunneltje aardedonker te zijn. Doordat de uitgang in een dal tussen een dicht loofbos ligt, kijkt men niet zoals gebruikelijk naar een boog van licht aan het eind van de tunnel, maar in een schemerig halfduister zoals dat ook in oerwouden vaak bestaat. Hopend dat de tunnelbuis kaarsrecht is varen wij op de tast de buis door en komen uiteindelijk in een soort dicht bos weer 'buiten', vlak voor een rood stoplicht dat de invaart van de sluis van Lesches (13) regelt. Ook deze elektrische sluis zijn we snel door, waarna we met het in kanalen gebruikelijke slakkengangetje van 6 kilometer per uur het kaarsrechte zijkanaal volgen, waar als eerste bebouwing het dorp Coupvray ligt, waar Louis Braille geboren is, de uitvinder van het brailleschrift: zijn geboortehuis blijkt nu een museum te zijn.

Bij kilometerpunt 142 komt het oude, buiten gebruik gestelde Canal du Grand-Morin in ons kanaal uit. Dit oude lateraalkanaal langs de Grand-Morin is één van de kanalen, die de herwaardering van waterwegen in 1971 niet hebben overleefd, net als het Canal d'Orléans en de bevaarbare Baïse. Wie weet komt ooit nog iemand op het idee om ook dit kanaal weer te openen. Net voorbij de brug in Condé-Sainte-Libiaire zoeken wij een plaats voor de nacht, die we vinden langs de bakboordoever, vastgeknoopt aan een tweetal verkeersborden die stevig genoeg verankerd blijken. Daar, in Condé, komen de Grand-Morin en de Marne bij elkaar: het zijkanaal steekt de Grand-Morin door middel van een aquaduct over. Condé blijkt een uitstekend restaurant te bevatten (voor het avondeten) en een prima bakkerij (voor het ontbijt). De spoorlijn (die ook de Marne onvermijdelijk vergezelt) ligt hier ruim ver genoeg weg om het lawaai van de treinen niet tot hier te laten doordringen.

Op donderdagochtend 25 oktober om zeven uur maken we, met hernieuwde moed, los in Condé, en snellen naar de sluis 12 in Meaux, waar we in recordtijd geschut worden. Geen wonder, het verval blijkt slechts 37 centimeter te bedragen! De Marne weer opvarend kijken we achterom en zien, zoals de Navicarte al in lovende bewoordingen beschrijft, 'de oude gotische kathedraal van Meaux die hoog vanaf de heuvel het gehele land van Brie domineert'. De Navicarte overdrijft niet, kan ik u melden!

Eenmaal weer in de eigenlijke rivier, volgt een pand van ruim twintig kilometer zonder sluis. Dit fraai beboste, maar net als veel andere al met al vrij saaie rivierpand loopt op de waterkaart vreemd genoeg parallel aan een tweede riviertje of kanaaltje, dat de loop van de Marne tot voorbij de volgende sluis blijkt te volgen. Het blijkt het Canal de l'Ourcq te zijn, een van de kanalen van Parijs (zie paragraaf 1.6). Vanaf de kruising met het Canal Saint-Martin en het Canal Saint-Denis volgt de Ourcq eerst een wat noordelijker loop dan de Marne, maar al bij het zijkanaal

van Chalifert blijkt het riviertje dezelfde vallei te volgen als de Marne. Naspeuringen op de waterkaarten levert op, dat de Ourcq vanaf Parijs maar over korte afstand voor spitsen bevaarbaar is. Tot aan de eerste sluis in Pavillons-sous-Bois kan met 4 meter hoogte en 2,60 meter diepgang worden gevaren, maar vanaf Pavillons-sous-Bois tot net voor Meaux slechts met een hoogte van 2,40 meter en een diepgang van 0,80 meter, bij een sluisformaat van maar liefst 62,00 bij 5,20 meter! In Meaux wordt het formaat van de sluizen heel ongebruikelijk: 58,80 bij 3,20 meter! Dat vreemde formaat is overigens de enig logische verklaring voor het feit dat men nagelaten heeft tussen de bevaarbare Marne of een van haar lateraalkanalen en de Ourcq (of het Canal de l'Ourcq, zoals het officieel heet) enigerlei bevaarbare verbinding aan te leggen. Hoewel de twee waterwegen soms nog geen twintig meter van elkaar verwijderd zijn, is het onmogelijk met een schip van de ene in de andere waterloop te komen, tenzij men zich met een verrijdbare kraan laat overzetten. De enige plaats waar de twee waterlopen met elkaar in contact komen is bij kilometerpunt 119 van de Marne, waar een soort overloop van het Canal de l'Ourcq zijn water naar de Marne kwijt kan, door een brugje onder het jaagpad door.

Ook hier lijkt werk aan de winkel voor een slimme plan-ontwikkelaar. Een parcours om zowel de Marne als de Ourcq als de kanalen van Parijs met kleine jachten te kunnen bevaren moet toch economisch rendabel zijn, denken we. De Ourcq is bevaarbaar tot het dorpje la Ferté-Milon, waar een haventje met de naam Port-au-Perches het einde van het bevaarbare deel vormt. Gek genoeg zet de loop van de Ourcq zich voort met een grote boog naar het zuiden, waar de rivier blijkt te ontspringen uit de Marne bij Jaulgonne, volgens de Michelinkaart althans; of de bron van de Ourcq nu pal naast de Marne ligt, of dat de kleine zijtakken bij Jaulgonne inderdaad het begin van de Ourcq vormen, kunnen we niet nagaan. Maar intrigerend is het wel, twee pal naast elkaar gelegen waterwegen zonder enige bruikbare verbinding!

Van enig watergebrek is in de Marne geen sprake: de stuw bij de sluis van Isles-Meldeuses (11) staat wagenwijd open, en het kost behoorlijk wat tegenstuur om niet door de stroming onder de stuw weggezet te worden. Stroomopwaarts varen gaat hier dan ook langzamer, merkbaar langzamer zelfs. De vele eilandjes in de Marne zijn in het licht van die stroom een wonderlijk fenomeen: je zou verwachten dat een rivier met een grote stroomsterkte zulke hindernissen in de loop van de jaren wel weggespoeld zou hebben. Toch zijn er heel veel van die kleine oasen in de Marne, sommige bewoond -- heel luxe lijkt me dat -- andere niet groter dan drie met elkaar om plaats vechtende bomen.

In sluis 10 van Saint-Jean-les-deux-Jumeaux (Sint Jan van de tweelingen) maken we vast om te lunchen. De sluiscolk staat ondanks de lunchpauze open, wat een aangename mogelijkheid is om te voorkomen dat je een half uur op de stroom van de stuw moet blijven dobberen. Na de lunch halen we nog de sluizen van Courtaron

(9), Méry (8) en Charly (7). We passeren voordien het stadje La-Ferté-sous-Jouarre, waar het riviertje de Petit-Morin in de Marne uitkomt en waar goede afmeermogelijkheden zijn. Een bezienswaardigheid in dit deel van de rivier is nog het kerkhof van het dorpje Crouttes, bij kilometerpunt 73: de graven liggen zó schuin tegen de helling op, dat het lijkt alsof ze zo neergelegd zijn om uitzicht over de rivier te hebben! Als ik een Franse binnenschipper was, zou ik hier begraven willen worden!

In Nogent-l'Artaud kan men, net voor de brug aan stuurboord, met kleine schepen door de watermolen heen varen naar een kleine jachthaven in een zijtak van de Marne: een van de fraaist gelegen haventjes van Frankrijk! In de omgeving van Nogent ziet men aan de bakboordoever al duidelijk dat men hier in Champagne vaart. De grote volle wijngaarden op de oevers (waar ondanks de late datum nog activiteiten waarneembaar zijn, leveren de druiven voor de kostelijke drank, waarvan het bereidingsprocédé alles goedmaakt wat het gebrek aan zonneschijn eventueel zou hebben kunnen veroorzaken, in vergelijking met de meer zuidelijke wijnen. De rijkdom wordt hier soms op de vreemdste denkbare wijzen uitgedrukt. Sommige huizen zijn door verschillend gekleurde bakstenen en dakpannen van dak tot kelder met een soort mozaïekpatronen bedekt; langs het Canal du Centre hebben we dat ook wel gezien op de daken, maar hier bedekt men het hele huis met die wat ridicule motieven.

Vorbij Nogent, bij kilometerpunt 60, in een van de weinige stukken van de rivier die iets van de spoorlijn afbuigen, zoeken we een aanlegplaats die enigszins beschut moet zijn tegen de plotseling opgekomen oostenwind. Aan een privé-steiger voor een zomerhuis vinden we zo'n plekje. Met de kachel aan voor het eerst sinds het vertrek -- eten we een zelfbereide maaltijd en gaan vroeg de kooi in voor de dag-van-de-waarheid. Morgen is het vrijdag 26 oktober en moeten we dus Condé-sur-Marne halen: nog 60 kilometer Marne met 6 sluizen, en nog 18 kilometer lateraalkanaal met 4 sluizen. Als alles meezit, moet het kunnen!

De volgende ochtend is het koud, maar heel helder. Zodra de zon boven de berg uit komt, stijgt de temperatuur in de stuurhut naar aangename waarden en in korte tijd varen we naar de sluis van Azy (6) en naar het stadje Château-Thierry, de geboorteplaats van Jean de la Fontaine, de beroemde fabeldichter (weet u nog: "Meester de raaf, op de tak van een boom, die zat een stuk kaas weg te eten; meester de vos werd gelokt door de geur, en liet hem het volgende weten...:" enzovoort), waar we aan een *débarcadère* aanleggen om enkele girobetaalkaarten te wisselen en brood en andere verse waren in te slaan. Het stadje wordt gedomineerd door de ruïne van een oud kasteel, dat hoog boven de omgeving uittorent, overwoekerd door bomen en struiken.

Na de foerage zetten we, het doel indachtig, de reis weer snel voort. We varen nu aan beide zijden tussen de onafzienbare wijngaarden, waarbij de oever aan

stuurboord soms lager lijkt te liggen dan de rivier zelf, wat voor een natuurlijke waterloop op zijn minst merkwaardig is. In een nogal traag tempo passeren we de sluizen van Mont-Saint-Père (5) en Courcelles (4), waar we wat minder gelukkig zijn met aanmeren-tijdens-de-lunch dan gisteren in sluis 10 van Saint-Jean: een poging om aan de hoek van de sluis vast te maken loopt spaak door de stroom van de stuw, en door die stroom dreigen we dwars voor de sluis gelegd te worden. Er zit niets anders op dan hard achteruit te slaan, en een eind weg van de sluis het anker onder De Wilhelmina te laten vallen. Na enig wachten zien we dan de sluiswachter aankomen en is het zaak het ankertje, dat met handkracht gehesen moet worden, snel weer naar boven te krijgen. Uiteindelijk lukt dat allemaal, en na een zeer traag vervullen van de kleine sluis zijn we kort voor half twee weer onderweg boven sluis 4 naar Dormans, het laatste stadje van enige betekenis voor Épernay. In Dormans is een *débarcadère*, die echter pal naast een van de *Grandes Lignes* van de SNCF ligt, zodat er voor degene die hier aanlegt van rustig slapen weinig terecht zal komen. Het fraaie kapelletje van Dormans ligt er als een herinnering aan twee veldslagen op deze Marne-oever. De bebossing op de oevers van de rivier is hier vrijwel verdwenen, zodat de uitzichten vanaf de rivier weids zijn en veel van de saaiheid van het dichtbegroeide gedeelte van de rivier verder stroomafwaarts plaats gemaakt heeft voor wonderlijke doorkijkjes, golvende heuvels en, hoe kan het ook anders, uitgestrekte wijngaarden.

De sluis van Vandières (3) valt op door de schuine sluisbaden, net als in de Yonne; alleen heeft men er hier, op ongeveer één en twee derde van de lengte van de sluis, twee dikke stalen pylonen ingeheid, zodat schepen langs die twee palen kunnen vastmaken, ook als ze korter zijn dan een spits. Overigens past De Wilhelmina maar net tegen de palen; een iets korter scheepje zou ertussen schieten, wat het nut van de palen weer geheel teniet zou doen. Het vastmaken wordt bovendien bemoeilijkt doordat op de palen geen bolders of haken bevestigd zijn. Men kan slechts een touw om de paal heen slaan en dat aan de andere kant weer opvangen, wat een aantal pogingen vereist alvorens te lukken.

Pas als we goed vastliggen, begint de sluiswachter de schutprocedure, waardoor het hier allemaal wat langer duurt dan we gehoopt hadden. Ook de sluizen van Damery (2) en Cumières (1) blijken schuine kaden te hebben, een met en een zonder stalen palen in de kolk. Beide laatste sluizen liggen in korte *dérivations*, afleidingskanaaltjes, die over 1500 en 500 meter rechtdoor lopen waar de Marne-bochten grote meanders maken. Ze zijn daardoor net als de sluis van Vandières nogal traag, omdat het beleggen zo lang duurt vergeleken bij rechte kaden.

Het dorpje Damery is eigenlijk een van de eerste bebouwingen die pal langs de rivieroever is gebouwd, en het ziet er vriendelijk en gastvrij uit. De kerktoren van het dorpje valt op, omdat de klokken buiten de toren hangen. Het kerkje, uit de dertiende eeuw, is zonder meer al de moeite van het bezichtigen waard! Ook het laatste dorp langs de bevaarbare Marne, Cumières, 4 kilometer voorbij Damery, ligt

pal aan de oever. Op de plaats waar de brug van Cumières nu de rivier oversteekt heet het Quai-du-Bac, Veerkade, wat doet vermoeden dat voor de bouw van de brug een veer hier de rivieroeveren verbonden heeft.

Pas tegen half vijf zet de sluiswachter van de sluis van Cumières de hoge deuren open en kunnen we het laatste rivierpand van de Marne opvaren, naar kilometerpunt '0' en naar sluis 15 van Dizy in het Canal Latéral à la Marne. Om klokslag vijf uur bereiken we de uitmonding van het Canal Latéral in de Marne, kilometerpunt '0'. In feite is het vonnis over de reis dan al gevallen. Zouden we al besluiten nu het lateraalkanaal op te varen, dan blijven we nog voor de sluis van Ay (14) steken, in ieder geval minstens veertien kilometer en drie sluizen (drie uur varen) van Condé-sur-Marne verwijderd. We beginnen in dat geval al met een achterstand aan de toch al scherp berekende reis naar Marseille, die ons zal noodzaken de komende drie weken op werkdagen van 's morgens zeven uur tot 's avonds zes uur onafgebroken te varen, met dezelfde haast die ons met name de laatste paar dagen in toenemende mate is gaan tegenstaan. Het uitgangspunt was: wel halen, dan gaan we door, niet halen, dan zwenken we af, al scheelt het maar een paar uur!

Met enige droefheid, maar eigenlijk veel opluchting dat we van de haast en de noodzaak alsmaar verder te jakkeren verlost zijn, buigen we bij kilometerpunt '0' af, de laatste bevaarbare Marne-kilometers op naar het vijf kilometer stroomopwaarts gelegen Épernay, de hoofdstad van Champagne. De toren van '*Champagne de Castelan*' met zijn vreemde, Gaudi-achtige vorm, valt al van verre op. Tegen de jachthavenkade van Épernay -- de enige plaats die nog enigszins beschut is tegen de langsrazende treinen -- knopen we om zes uur vast. We gaan het stadje Épernay -- dat verrassend levendig blijkt te zijn en veel goede restaurants en aangename cafés bevat -- met een bezoek vereren. Hoewel veel hier op de champagne is gericht (er is een Avenue de Champagne met veel champagnekelders, een champagnemuseum en tientallen champagnefabrieken, hoewel dat hier 'huizen' heet) is er nog genoeg aan ander vermaak in Épernay om het een aangename verblijfsstad te maken. Zo sneuvelt, letterlijk in de Champagne, ons reisdoel, en zullen we morgen om te beginnen een mooie route terug naar Nederland uitzetten, aan de hand van de waterkaarten en -gidsen; ineens hebben we voor ons gevoel weer tijd genoeg, en met de haast valt ook een grote hoeveelheid spanning van ons af. De Wilhelmina zal niet in Marseille komen, maar de pogingen waren tot nu toe al alleszins de moeite waard!

3.2 Een kanaal tussen rivieren

Op zaterdagochtend 27 oktober zijn we vroeg wakker. De macht der gewoonte maakt dat we ons eerst nog even moeten realiseren hoe we vanaf nu in principe de tijd aan onszelf hebben en net zo lang over het nog komende parcours kunnen

doen als we willen. Ineens kunnen we op een heel andere manier varen en plannen. Er is tijd genoeg om boodschappen te doen, er is tijd genoeg om steden en dorpen te bekijken en er is tijd genoeg om er de brui aan te geven als we om drie uur 's middags eens geen zin meer hebben. We moeten nog even wennen aan die luxe en nadat we om te beginnen een riant ontbijt hebben bereid (nu eens niet tijdens het varen genuttigd) buigen we ons over de waterkaarten van Noord-Frankrijk om te zien, welke route we zullen nemen.

Épernay ligt vlak bij een driesprong van waterwegen: de Marne of liever gezegd het verlengde ervan, het Canal Latéral à la Marne, ontmoet bij Condé-sur-Marne het Canal de l'Aisne à la Marne, dat langs Reims naar het Canal Latéral à l'Aisne voert. In die richting varend kan men vervolgens hetzij het Canal des Ardennes nemen dat in de Maas uitkomt, of het Canal Latéral à l'Aisne naar het westen, dat rechtstreeks of via het Canal de l'Oise à l'Aisne in de Oise uitkomt, waarna men hetzij via het Canal du Nord, hetzij via het Canal de Saint-Quentin, hetzij via de Sambre naar het noorden kan varen.

Omdat tijd ineens geen rol meer speelt, kunnen we ons door andere argumenten laten leiden dan tot nu toe: omdat we ooit het Canal des Ardennes al gevaren hebben, en ook het Canal Latéral à la Marne en verderop het Canal de la Marne au Rhin, en omdat we beiden een nieuwsgierige voorkeur voor het onbekende hebben, besluiten we de route over het Canal Latéral à l'Aisne te nemen, om zo over Reims naar Berry-au-Bac en vandaar richting Compiègne te varen. Omdat de Sambre nog altijd gestremd is en pas in november weer zal opengaan, en het Canal du Nord inmiddels weer bevaarbaar zal zijn (vermoeden we tenminste) levert dat vanaf Compiègne de mogelijkheid om langs een andere weg terug te keren dan die waarlangs we naar Frankrijk gekomen zijn.

In eerste instantie moeten we dus terug naar de splitsing tussen de Marne en haar lateraalkanaal, wat in een halfuur varen bereikt is. Daar aangekomen, blijkt een stoot op onze sloophoorn genoeg om de elektrisch bediende, splinternieuwe sluis van Dizy (15) open te krijgen: de staat van deze gerenoveerde sluis (en die van de vier volgende, zo zal weldra blijken) is wonderbaarlijk voor eenieder die Frankrijk kent: niks instortende sluiswanden, niks verweerde mechanieken, niks half verrotte deuren. Hier staat alles helderblauw in de verf, hier blinkt alles wat ijzer is, hier loopt wat beweegt soepel door netjes ingevette lagers en hier staan de bolders op keurige, regelmatige afstanden kaarsrecht in de sluiswand! Een novum, dus. Gevraagd naar het waarom van deze hersteloperatie antwoordt de sluiswachter, dat het hem een raadsel is. Er komen immers minder en minder schepen langs, en jachten varen hier ook niet dusdanig veel dat het de uitgave, die deze restauratie gekost heeft, rechtvaardigt.

De achttien kilometer tussen de aftakking vanaf de Marne en Condé-sur-Marne leggen we in relatief korte tijd af. De sluisen van Ay (14). Mareuil-sur-Ay (13) en

Tours-sur-Marne (12) blijken geautomatiseerd. Hier wordt een schip door een radaroog ontdekt, waarna de sluis in gereedheid wordt gebracht (al dan niet na het afwikkelen van de schutprocedure voor tegenvaart). Eenmaal vastgelegd in de sluis zet men door een handle zelf de schutprocedure in werking: de rest geschiedt dan weer geheel automatisch en onstuitbaar, tot en met het openen van de deuren en het uitvaren en zelfs het waarnemen van het weer vertrekkende schip. Dat wil zeggen, als alles goed gaat... en dat blijkt het in de praktijk zelden te doen. Ook bij onze aankomst mankeert er weer het een en ander. We worden vermoedelijk niet opgemerkt door de radar, of de stroom valt gewoon uit, of iets anders, maar in elk geval doven, zodra een naar beneden schuttende tegenligger gepasseerd is, plotseling de sluislichten en er gebeurt niets meer. Omdat de deuren uitnodigend open blijven staan, varen we naar binnen, ons voornemend om met de alarmknop de dienstdoende bewaker te waarschuwen. Dat blijkt onnodig als we binnen liggen: de oude sluiswachter (van voor de automatisering) woont nog op de sluis, en heeft het euvel al ontdekt. Met handbediening wordt de sluisprocedure alsnog voortgezet en even later zijn we, dankzij menselijk ingrijpen, weer onderweg. De laatste twee sluizen (ook automatisch) doen het uitstekend en de draaibrug van Bisseuil, waarvan de automatisering volgens de waterkaart in het verschiet ligt, blijkt nog met de hand te worden bediend.

De indruk die het lateraalkanaal van de Marne maakt, is weer de bekende mengeling van kleinschaligheid en vergane glorie, die ook de meeste andere Franse kanalen kenmerkt. Het kanaal doet denken aan het Canal du Centre, aan het Canal de Saint-Quentin en zelfs aan het Canal de Bourgogne. Want hoewel de vier sluisjes fonkelnieuw zijn, is de diepte in het kanaal even klein en slecht op peil gehouden als in alle andere kanalen. Op een aantal plaatsen staat nauwelijks anderhalve meter water, ook al is men toch redelijk ver verwijderd van de oever! Iets om rekening mee te houden als men een diepstekend schip heeft. De gebruikelijke pittoreske dorpjes, bruggetjes en boerderijen glijden wel weer in de gebruikelijke hoeveelheden voorbij en men kan zich weer in het begin van deze eeuw wanen. In het dorpje Mareuil ligt, vlak voor een supermarkt, een handige *débarcadère*, waar wij gretig gebruik van maken om de slinkende voorraden voedsel en vooral wijn aan te vullen. Met het supermarktkarretje kan men zo de steiger op rijden. Het prachtige dorpje met zijn fraaie kasteel aan de voet van een steile kalkrots leent zich zeer goed voor een kort oponthoud of een aangename wandeling om even de benen te strekken.

De beweegbare brug in Bisseuil wordt zo lang voor onze doorvaart geopend dat het verkeer in de hele regio wel een halve dag lang van slag geweest zal zijn! In de laatste sluis, die van Tours, klimmen we zonder verder oponthoud weer enkele meters omhoog en zo zijn we rond elf uur in Condé-sur-Marne, waar de splitsing met het Canal de l'Aisne à la Marne is. Dit kanaal is in 1866 voor de scheepvaart geopend, dus meer dan twintig jaar na het Canal Latéral à la Marne, dat in 1845

voor de scheepvaart opengesteld is. Het Canal de l'Aisne à la Marne vormt tot op de dag van vandaag een van de belangrijkste verbindingen tussen de waterwegen van Bourgogne en Elzas-Lotharingen aan de zuidkant en die van de Ardennen en Picardie aan de noordkant. Daardoor is het gebruik dat vrachtschepen van dit kanaal maken ook vrij intensief. Men treft er meer spitsen aan dan in welk kanaal in deze omgeving dan ook.

Boven de invaart van het kanaal hangt de bekende slang ter inwerkingstelling van de automatische sluisen van het Canal de l'Aisne à la Marne. Een staaldraad overspant het vaarwater op zo'n vijf meter hoogte en precies boven de vaargeul hangt een kastje, waaraan een rubberslang bevestigd is. Door de slang een kwartslag te draaien stelt men een elektrisch contact in werking, dat de komst van het schip aankondigt aan het systeem van de eerste automatische sluis, die van Condé (24). Als er geen tegenligger is, zet de sluis zelf zijn kleppen open om het water uit te laten en even later zwaaien dan de deuren open en kan men binnenvaren. Zo ook in ons geval: blijkbaar is er geen tegenvaart, want na luttele minuten springt het licht op rood-en-groen en even later zwaaien de deuren open. Als we naar binnen varen en de stang waarmee men de schutprocedure in werking zet naar boven trekken, gebeurt er niets. Het is alsof de sluis nog niet ontdekt heeft dat we binnen zijn. Nadat we enkele seconden lang een hand voor het elektronisch oog hebben gehouden -- om de sluis een imitatie van een invarend schip te leveren -- werkt de stang wel. Blijkbaar wordt een klein schip dat snel voorbijvaart niet altijd gezien door de 'ogen' van de sluis. Na deze truc verloopt de schutprocedure voorspoedig en even later varen we het eerste pand van het Canal de l'Aisne à la Marne op naar de volgende sluis, Coupé (23).

Het kanaal is zo mogelijk nog smaller dan het lateraalkanaal. We hebben het idee dat we zo op het jaagpad aan bakboord kunnen springen, zo dicht varen we erlangs. Onbegrijpelijk dat hier geladen spitsen kunnen passeren, denken we net als we ons afvragen waardoor het water van het kanaal in beroering is gebracht. Als we de sluis van Coupé naderen, wordt dit raadsel opgelost. Voor ons schuift net de Rikus uit Wolvega, een zeer zwaar geladen spits, de sluis in, in het gebruikelijke tergend langzame tempo van drie meter per minuut.

Wij werpen een blik op de waterkaart en concluderen dat het maar goed is dat we geen haast meer hebben sinds vanochtend. De sluis van Coupé is de eerste van zeven sluisen die nog volgen tot aan het scheidingspand en dat scheidingspand is het eerste en enige lange pand in het kanaal. De Rikus zal ons dus niet voor dat scheidingspand voorbij laten en het tempo waarin een geladen spits dit kanaal kan bevaren is ongeveer zes keer zo traag als onze gebruikelijke snelheid. Dat wordt dus rustig aan doen.

Inderdaad duurt het een volle vijfendertig minuten voor de sluis weer naar onze kant opengaat. We schutten erdoor en blijven achter de sluis liggen drijven om de

Rikus wat te laten uitlopen, maar als we de sluis van Isse (22) naderen, is de Rikus daar nog niet eens uit! En zo wordt het een dag van veel wachten, veel langzaam varen, en veel om ons heen kijken terwijl we de sluizen van Fosse-Rodé (21), Saint-Martin (20), Longues-Raies (19), Champ-bon-Garçon (18) en Vaudemange (17) passeren; af en toe moeten we terugvaren als we weer eens over het hoofd zijn gezien door de niet al te beste elektronische ogen van de sluizen (het oog van sluis 18 behoeft duidelijk een brilletje!), en soms moet een hand op het oog uitkomst bieden, maar uiteindelijk lopen we toch, twintig minuten na de Rikus, het hoogste pand van dit kanaal binnen.

In dit hoogste pand bevindt zich de tunnel van de Mont de Billy, een tunnel van 2302 meter lang, die men op eigen kracht mag bevaren. Met de schipper van de Rikus hebben we afgesproken, dat hij ons voorbij zal laten als hij ons achterop ziet komen, en net voor de tunnel halen we de Rikus in. Als hij even zijn schroef stopt, kunnen we hem in de laatste bocht voorbijlopen, zodat we zonder schepen voor ons (er komt er alleen een uit de tunnel zetten) gas kunnen geven om door de tunnel te varen. Het is dan net na drie uur.

De tunnel is goed verlicht, hoewel af en toe rijen TL-buizen ontbreken. zodat er stukken duisternis voorkomen, waar men op het zwakke schijnsel van zijn navigatielichten moet varen. Maar voor het overgrote deel kan men de buis goed overzien. Nog geen halfuur na erin verdwenen te zijn komen we aan de andere kant van de tunnel weer in het daglicht.

In deze tunnel blijkt ooit een doorvaartverbod op eigen motorkracht te hebben gegolden. In de vervallen loods op de bakboordoever kan men nog het locomotiefje ontdekken, waarmee tot slechts enkele jaren geleden de *Société des Ponts et Chaussées, Service d'Halage Funiculaire* elektrisch schepen door de kanalen en tunnels trok, uiteraard tegen forse betaling. Aan beide kanten van het kanaal zijn de rails van deze dienst nog te zien. Deze sleepservice-per-treintje was het alternatief voor de elektrische kettingslepers van de Service de Touage die in de tunnels van Mauvages en Macquincourt en in de Seine benedenstrooms van Parijs lang dienst hebben gedaan.

Dan volgt er een kleine twintig kilometer kanaal die we in snel tempo afleggen, vergeleken bij het gedeelte voor de tunnel: de vijftien kilometer naar Sillery, via de sluizen van Wez (16), Beaumont (15) en l'Espérance (14) leggen we in een goede twee uur af en pas voor de sluis van Sillery (13) halen we een andere geladen spits in, waardoor we voor deze sluis blijven steken als om stipt zes uur de lichten van de automatische sluis doven (midden in de schutprocedure van de spits, die dan ook gewoon in de sluis vast blijft liggen tot om zeven uur 's ochtends de operatie gewoon verder gaat waar ze gebleven is).

Als we de volgende dag onze tocht vervolgen, kunnen we tussen de sluizen van Sillery (13) en Huon (12) de spits voorbijlopen en tot aan Reims gaat de tocht vlot

en hebben we alleen een aantal keren een schip dat tegen ons in schut, waarop we moeten wachten; voorliggers, die ons vertragen, zijn er even niet. De doorvaart door Reims, die begint bij de sluis van Château-d'Eau (11) en Fléchambault (10), sluisen die samen met de Huon (12) een drietraps sluis vormen (waar tussen de sluisen in de aankondiging aan de volgende automaat geschiedt door het oog dat het vertrek uit de kolk signaleert), begint al goed doordat de sluis van Fléchambault hapert. Een stuk wrakhout verhindert het volledig openen van de deur, zodat de sensor die het licht op groen moet zetten niet werkt. We varen desalniettemin naar binnen en bellen de Service de la Navigation, via de intercom op de sluis. Al na vijf minuten arriveert een vriendelijke man op een bromfiets, die in het bedieningshuisje op handbediening overschakelt en ons door de sluis heen helpt.

Reims zelf krijgt men vanaf het kanaal nauwelijks te zien. Voor deze stad -- die de moeite van een bezoek meer dan waard is -- moet men in de jachthaven afmeren, waarvandaan het centrum in vijf minuten lopend te bereiken is. Behalve de kathedraal en de oude straatjes van Reims zijn de grote boulevard en het omliggende uitgaanscentrum net zo opwindend en uitnodigend als de omgeving van de Boulevard Saint-Germain in Parijs. Reims doet dan ook in meer dan een opzicht aan Parijs denken, hetgeen voor een stad met enkele miljoenen inwoners op zich niet verwonderlijk is.

Na Reims volgt de Port-Colbert, waar wij met De Wilhelmina gasolie moeten tanken. We meren daartoe aan bij een brandstofbunkerstation, waar men niet bereid blijkt om ons rode gasolie te verkopen. Dat kan hem, zo legt de man uit, op problemen met de douane komen te staan. Dat hij op hetzelfde moment rode gasolie staat te tanken in twintig vaten in de laadbak van een jeep, die er Joost mag weten wat mee gaat doen, maakt niet uit in de redenering: het is witte diesel of niks! Uiteindelijk besluiten we dan maar witte diesel te tanken, wat ons een rib uit het lijf is vergeleken met de prijs van de scheepsgasolie.

Volgetankt resteert ons nog de afdaling van Reims naar Berry-au-Bac, waar het kanaal uitkomt in het Canal Latéral à l'Aisne. De sluisen van Courcy (9), Noue-Gouzaine (8), Fontaines (7), Loivre (6) en die van Gaudart (5), Alger (4). Sapigneul (3), Moulin-de-Sapigneul (2) en Berry (1) vormen twee sluisentrappen, en worden doorgaans geheel automatisch gepasseerd. In ons geval loopt dat even anders. Net als we in sluis nummer vier aan het zakken zijn, haakt de lus van een van de trossen achter een pen van de bolder, en begint het schip langzaam maar zeker schuin te hangen. Een snelle ruk aan de alarmstang stopt op een heel efficiënte manier de schutprocedure: de kleppen gaan snel dicht en het water zakt niet verder. Even later klinkt over de luidsprekers dat er iemand gestuurd wordt en in de overtuiging dat we een enorme boete zullen moeten betalen wegens het veroorzaken van oponthoud of ongerief, wachten we de onvermijdelijke bromfiets af. Als die gearriveerd is, blijkt de dienstdoende trouble-shooter een zeer vriendelijke bejaarde baas te zijn, die mijn bij voorbaat gestamelde

verontschuldiging en uitvoerige uitleg kalm wegwijs. Hij laat weer wat water in de sluis lopen door middel van de handbediening en zodra we los zijn zet hij de boel weer op automatisch en vriendelijk groetend tuft hij weg op zijn brommer. Twee sluisen verder aangekomen staat hij daar ineens een grasveldje te maaien. De man is blijkbaar sluiswachter geweest en snelt nu af en toe als beambte van de *Service de la Navigation* bij problemen en noodgevallen te hulp. We zorgen ervoor onder zijn toezicht blikken zo netjes mogelijk te schutten!

De sluis van Berry wordt op afstand bediend vanuit sluis nummer 3 van Berry-au-Bac in het Canal Latéral à l'Aisne, om de hoek dus. Als men de sluis uitkomt, vaart men de driesprong op die gevormd wordt door het Canal Latéral à l'Aisne richting Canal des Ardennes (dat 18,5 kilometer verderop begint), hetzelfde kanaal richting Aisne en Oise, en het Canal de l'Aisne à la Marne. Vanuit het stroomgebied Marne/Seine is men dan de waterscheiding gepasseerd en verhuisd naar het stroomgebied Aisne/Oise/Seine.

3.3 Van kleine rivieren naar grote rivieren

De rivier de Aisne is al sinds honderden jaren gebruikt voor de scheepvaart; pas in 1841 is het lateraalkanaal van de Aisne tot stand gekomen, dat spoedig daarna werd doorgetrokken, eerst naar Vouziers, later via het Canal des Ardennes helemaal naar de Maas en het Canal de l'Est dat tussen 1874 en 1882 is aangelegd. Nog later, in 1866, werd de verbinding met de Marne via het Canal de l'Aisne à la Marne tot stand gebracht.

Het bevaarbare deel van de (gekanaliseerde) Aisne is maar net iets meer dan 50 kilometer lang en telt zeven sluisen; het lateraalkanaal is in totaal 56 kilometer lang, 18 kilometer oost van Berry en 38 kilometer ten westen ervan, althans gerekend volgens de vrij willekeurige telling tot aan Vieux-lès-Asfeld. Gerekend tot aan Vouziers, is het oostelijke deel van het lateraalkanaal nog 61 kilometer langer, en het volgt over die gehele afstand trouw de rivier de Aisne. In Vouziers ligt het allerlaatste kanaalpand zelfs weer in de rivier! Het kanaal telt zes enkele en een dubbele sluis, waarvan de eerste twee in het oostelijke en de overige in het westelijke deel van het kanaal liggen. Wij nemen het westelijke deel, richting Oise, en beginnen het kanaal in sluis 3 van Berry-au-Bac.

Eerst echter bellen we vanaf deze sluis met de *Service de la Navigation* in Saint-Quentin om te horen, of het Canal du Nord bevaarbaar is. Beter nu horen dat dat nog niet het geval is dan wanneer we ervoor liggen, na drie dagen varen! De *Service de la Navigation* verzekert ons dat er geen probleem is om het Canal du Nord te bevaren. Daarmee is het eerste gedeelte van onze terugreis bepaald en kunnen we met een gerust hart de reis over het Canal Latéral à l'Aisne vervolgen.

Het eerste pand van het lateraalkanaal, dat door golvende landerijen voert aan de bakboordoever, en langs een vrij hoge dijk met bosschages aan de

stuurboordoever, wordt aan stuurboord gevolgd door een spoorrail, die op sommige plaatsen dusdanig is ondergraven door afkalving, dat de rails in de lucht hangen als een Indiase spoorweg na een overstroming van de Ganges. Ooit hebben hier de kleine sleeptreintjes van de Société des Ponts et Chaussées hun diensten bewezen. Ze sleepten de zware spitsen elektrisch of op stoom door het lateraalkanaal, om zodoende de schippers en hun paarden te vrijwaren voor een grote inspanning. In ruil daarvoor onderging de schipper een behoorlijke financiële aderlating! De kleine remiseloodsjes van de oude loos staan nog hier en daar langs de rails, vervallen en vergaan.

Aan het eind van dit eerste pand splitst zich het lateraalkanaal. Het vervolg ervan naar de Aisne gaat aan bakboord een sluis in, de aftakking die Canal de l'Oise à l'Aisne heet, buigt naar stuurboord af en voert gelijk over een aquaduct over de Aisne, diep onder het vaarwater gelegen. In de aftakking en dus buiten de zuiging van de talrijke spitsen op het lateraalkanaal, vinden wij een ligplaats voor de nacht.

In het dorp Bourg-et-Comin, boven de splitsing, doen we de inkopen voor die avond en in een wonderbaarlijk zwoele temperatuur (die helemaal niet bij 28 oktober past) nuttigen we een maaltijd op het open achterdek, bij het licht van kaarsen, met uitzicht over het dorp tegen de heuvel.

De volgende ochtend vervolgen we de reis, niet in de richting van het Lateraalkanaal van de Oise, maar in de richting van de Aisne, dus over Soissons en Compiègne. Ons resten nog zo'n dertien kilometer van het Canal Latéral à l'Aisne, via de sluizen van la Cendrière (4), Cys (5). Saint-Audebert (6) en Celles (de dubbele sluis 7-8). Nadat we ons eerst verbazen over het prachtige heuvellandschap hier, kunnen we verwonderd zijn over de variatie in omgeving: alsof het land met iedere sluis door een andere ontwerper is bedacht! In Vailly-sur-Aisne liggen in een verbreding van het kanaal de restanten van een paar prachtige oude houten spitsen, die onze op romantiek en historie gefundeerde waardering voor deze kanalen alleen maar doen toenemen, ondanks de verregaande staat van ontbinding waarin ze verkeren.

Overigens worden we, onmiddellijk voorbij de haven van Vailly, bijna overvaren door een lege spits, waarvan de kop zó ver omhoogsteekt, dat de schipper totaal geen uitzicht over het vaarwater voor hem heeft; als we achteruitslaan om hem te ontwijken, lopen we vast in de modder van de kanaalbodem en alleen hard en aanhoudend toeteren voorkomt op het allerlaatste moment een ramp. Ineens hoort de schipper blijkbaar onze signalen en hij stuurt dadelijk zijn schip in de kant, letterlijk: de spits loopt met een behoorlijke vaart op de dijk, aldus voorkomend dat De Wilhelmina door de zware stalen kop om laag wordt gedrukt! Pas als het lege vrachtschip weer los is en langzaam langs ons vaart, slagen we erin uit de zuigende modder van de bodem los te komen. De schipper gebaart verontschuldigend dat hij ons niet gezien heeft en nog wat bibberend gebaar ik boos terug dat hij dan maar

beter uit moet kijken! Enfin, het loopt allemaal weer goed af, gelukkig. Even later bereiken we de dubbele sluis van Celles, waarboven de sluiswachter in een hokje zit als de kapitein van een zeeschip op zijn brug. In een rap tempo schutten we de eerste kolk naar beneden, en onmiddellijk daarna de tweede. Al om tien uur zitten we op de eigenlijke rivier de Aisne.

De Aisne is typisch een kleine rivier in een groot aantal opzichten. Om te beginnen de diepte: als er midden in de vaargeul 2.20 meter water staat, heeft de spitsenschipper geluk gehad en de twee meter die van hogerhand wordt gegarandeerd lijkt dan ook vreselijk optimistisch. De breedte is al evenmin spectaculair: twee tegenliggers moeten behoorlijk voor elkaar opzij! Dan is er de scherpte van de bochten, de meanders: in een grotere rivier zijn die meanders ruim, bijna statig; in zo'n klein watertje lijkt het wel alsof de rivier het erom gedaan heeft het de stuurman zo lastig mogelijk te maken. En ten slotte zijn er de stuwten, die hier niet, zoals bijvoorbeeld in de Seine of verderop in de Oise, grote, brede, stevige constructies zijn, maar op het oog slordig in de bedding gestoken palen, heel veel naast elkaar, waar aan het uiteinde dat het verst van de schutsluis verwijderd is een rijtje opengelaten is om de enorme hoeveelheid water naar beneden te laten denderen.

Wat de Aisne wel met haar grotere zussen gemeen heeft, is de lengte van de sluispanden. De enkele uitzondering daargelaten, zijn de panden allemaal langer dan zo'n 7 kilometer, wat voor een kanaal uitzonderlijk, maar voor een rivier normaal is. Voor ons ligt de Villeneuve (9) dan ook pas 12 kilometer na de samenvloeiing, de Vauxrot (10) weliswaar al op 4 kilometer daarachter, maar de Fontenoy (11) weer 10,5 kilometer verderop. De Vic (12), de Couloisy (13), de Herant (14) en de laatste, Carandeu (15) liggen allemaal keurig om de 7 kilometer in de Aisne. In de eerste kilometers verbergen de bosschages op beide oevers de daarachter liggende landschappen meestentijds.

In Soissons (eigenlijk bestaande uit Saint-Germain, Saint-Waast en Soissons) met zijn twee kathedralen, kan men aan bakboord goed aanleggen. Hier wordt de watertoerist met gepaste voorzieningen ontvangen in de *Base Nautique* of, iets verderop, aan het parkje, waar afmeren nu juist aan pleziervaart is voorbehouden (iets, dat in Frankrijk tot nu toe zeer zeldzaam is). De doorvaart door deze stad is, hoewel de gebruikelijke hoog opgemetselde kaden hier eigenlijk ontbreken, een heel fraaie en door de hoge ligging van de middeleeuwse bebouwing is de 'skyline' de droom van iedere landschapsfotograaf.

Nog weer verder, voorbij Fontenoy, lijkt de Aisne steeds meer op de parkrivieren zoals wij die in Nederland kennen, de Vecht bijvoorbeeld. De landhuizen bedekken overal de oevers en waar heuvels tot vlak bij de rivier reiken, zijn hun hellingen letterlijk bedekt met oude statige herenhuizen en '*châteaux*'. Er staan er zoveel dat ze ons de cynisch parodiërende opmerking ontlokken: 'Zoiets is toch niet chic meer,

het wonen in een ordinair rijtjes-château!’

Aanleggen is overigens in de Aisne een heel probleem. Nergens biedt de oever mogelijkheden om vast te maken en nergens is het dieper dan hoogstens een meter. Alleen in Attichy is een *débarcadère* gelegd, waar men rustig aan een soort kampeerweitje kan afmeren en via de brug beide oevers van Attichy bereikbaar zijn. In het dorp zijn alle benodigde winkels en restaurants voorhanden; het is feitelijk de enige ligplaats tussen Soissons en Compiègne.

Schutten in de Aisne-sluizen is een verademing als men het vergelijkt met de ongeveer even grote Yonne. Hier géén VHF, dus ook geen slapende sluiswachters; in plaats daarvan is men op iedere sluis zeer attent op aankomende scheepvaart en hoewel wij lang achter een geladen spits varen, die de sluisen steeds net voor ons bereikt, hoeven we nergens langer dan vijf tot tien minuten te wachten. Heel wat anders dus dan de soms tot twee uur olopende wachttijden van de Yonne, waar dan bovendien de schutprocedure zelf nog uren duurde, terwijl hier de kolk in minder dan geen tijd leeg is als we er eenmaal in liggen.

De laatste kilometers van de Aisne stroomt de rivier tussen het Forêt-de-Compiègne en het Forêt-de-Laigue door; in het Forêt-de-Compiègne is de zogenaamde *Clairière-de-l'Armistice*, waar de wagon staat, waarin in 1918 de wapenstilstand werd gesloten waarmee de Eerste Wereldoorlog eindigde. Dat punt is overigens alleen op de kaart zichtbaar, niet vanaf de Aisne. Wel ziet men -- en kan men het werkelijk onmogelijk over het hoofd zien door zijn gigantische afmetingen -- het *Château-les-Bons-Hommes* in le Francport, een enorm, niet heel oud maar wel heel fraai, kasteel dat door bouw en ligging suggereert dat het wel een soort van buitenplaats voor koningen, keizers of presidenten geweest zal zijn. De dichte begroeiing -- hier trouwens overal bedekt met maretakken, de parasitaire begroeiing van plant-op-boom die door de zure regen hier vreselijk woekert -- sluit dan beide oevers in tot aan de samenvloeiing met de Oise, waar alleen de enorme fabrieken van DSM-Résines (de Franse dochter van onze staatsmijnen, verantwoordelijk voor een groot deel van de vervuiling van de Oise) nog een onderbreking van het gebladerte vormen.

Om klokslag vier uur bereiken we de Oise op een punt waar deze rivier juist op zijn smalst is, terwijl de Aisne zich, al even plaatselijk, sterk verbreedt. Zo lijkt het alsof de Aisne de eigenlijke rivier is, terwijl de Oise een nietszeggend stroompje is dat erin uitmondt. Al een kilometer verder is de vernauwing weer voorbij en stroomt de Oise als een statig breed vaarwater de stad Compiègne binnen, waar wij ook al op 8 oktober gevaren hebben. Dit keer leggen we heel comfortabel aan in de kleine jachthaven van Compiègne, die zich in een inhammetje onder een brugje in de bakboordoever bevindt; daar maken we tegen vijf uur vast, op 29 oktober dus. Wat ons vanaf hier rest, is slechts' de terugweg naar huis, die we echter langs een andere route zullen varen dan de heenweg. De bedrijfsuren-teller staat op precies

535 uren, dus we hebben vanaf ons vertrek maar liefst 258,7 uur gevaren! In die uren hebben we wel bijna tweeduizend kilometer afgelegd! Een niet geringe prestatie, niet alleen voor ons, maar ook voor De Wilhelmina.

4 De terugweg...

4.1 Over het Canal du Nord naar Douai

Op 30 oktober overdag, en op 31 oktober 's morgens, gebruiken we het stilliggen om alles wat in Compiègne geregeld moet worden, te regelen. Opnieuw wordt gefoerageerd, de wijnvoorraad wordt op peil gebracht, de motor wordt grondig nagelopen en gesmeerd, de watertanks worden gevuld en alle smeerpunten, vetpotten, nippels en assen krijgen hun vet. Ook gaan we langs een wasserette om de beperkte hoeveelheid kleding, beddengoed en handdoeken een wasbeurt te geven en wordt het hele schip binnen en buiten grondig schoongemaakt.

Op 31 oktober om twee uur is dit alles gebeurd en varen we de jachthaven van Compiègne weer uit, stuurboord (stroomopwaarts) de Oise weer op, richting Pont-l'Évêque, de samenvloeiing van het Canal Latéral à l'Oise en het Canal du Nord, waar we op de heenweg, komend van het eerste, al langs gevaren zijn. Nu varen we de eerste twintig kilometer in tegengestelde richting; de samenvloeiing met de Aisne varen we nu voorbij, de rivier op tot de sluizen van Janville (4): vervolgens het lateraalkanaal door de sluizen van Bellerive (3) tot vlak vóór de sluizen van Sempigny (2) in Pont-l'Évêque, waar de afsplitsing van het Canal du Nord zich bevindt, onder de eeuwig toeziende blikken van het metershoge fel blauwe Mariabeeld op de punt tussen de twee waterwegen. Op deze splitsing gaan wij bakboord uit de eerste meters van het Canal du Nord op, waar ook al onmiddellijk een sluis volgt, de Écluse de Pont-l'Évêque (19).

Voor die sluis ligt een onafzienbare file van zeer grote schepen en dubbele spitsen (de zogenaamde Pousseurs) te wachten. De sluizen hebben de in het gehele Canal du Nord voorkomende afmeting van 91 bij 5,70 meter, zodat de in konvooi geschutte schepen die van de Oise komen, hier vastlopen op deze flessenhals. Een schutting duurt bijna een halfuur, en als er een Canal du Nord-schip doorheen moet, zelfs langer.

Die Canal du Nord-schepen zijn een typische zaak: in heel Frankrijk varen, vanwege de standaardisatie op Freycinet-afmetingen, bijna uitsluitend spitsen rond. In enkele waterwegen is nu een aarzelend begin gemaakt met pogingen tot aanpassing aan de internationale standaardafmetingen, die in de rest van Noordwest-Europa niet 40 bij 5 meter bedragen, maar (veelvouden van) 76,50 meter bij (veelvouden van) 11,40 meter, zijnde de gestandaardiseerde maten van een Europa-duwbak (76,5 x 11,4 meter). Zo zijn op de Rijn en de daarin uitkomende waterwegen heel veel sluizen 229,50 meter lang en 22,80 meter breed, hoewel ook daar afmetingen van een duwbak plus een duwbootlengte (40 meter) nog wel voorkomen: de standaardlengte 125 meter is daarvan afgeleid, en ook die van 144,60 meter en 158 meter (die in Frankrijk beide voorkomen). De lengte van 185 meter wordt berekend door twee duwbakken voor elkaar, geduwd door één

duwboot van maximaal 32 meter (welke lengte de meeste duwbotten niet eens halen, de aller-zwaarste uitgezonderd). Ten tijde van de bouw van het Canal du Nord (in 1965 geopend, na eerder in 1914, voor twee derde afgebouwd, volledig te zijn verwoest door de Duitsers) bestond de Europese standaard voor vaartuigen echter nog niet, en kende men in Frankrijk uitsluitend de *pousseurs*, ofwel de '*deux péniches en flèche*': een (doorgaans oude) spits die van zijn stuurhuis is ontdaan, wordt door een (doorgaans nieuwere) spits met een extra zware motor voortgeduwd, gekoppeld door stalen kabels die net zoals bij de duwbakken met koppellieren snaar-strak worden gespannen om een hecht samenstel te verkrijgen. Die pousseurs hebben als voordeel dat men, mits van de voorste spits de motor nog werkt, in korte stukken kanaal met Freycinet-afmetingen de twee helften van het duwstel apart kan varen, wat men dan ook regelmatig ziet. Let u maar eens op de veel voorkomende complementaire namen op spitsen: de ene heet bijvoorbeeld Alfa, de tweede Oméga, of de ene Canard en de tweede l'Orange, en dergelijke grappige woordspelingen. Altijd ziet men dan voor- of achter op deze schepen de opgelaste 'duw-knieën', de beugels waarmee de schepen aan elkaar worden verbonden.

Op de lengte van een pousseur (twee maal 38 meter plus de koppeling) werden de sluisen afgestemd: 91 meter lang zijn ze. Voor de breedte werd een compromis gevonden, dat typisch is voor de Franse aanpak: in de rest van Europa, waar de 11,40-standaard geleidelijk terrein begon te winnen, bestonden al schepen van 5,70 meter breed (de helft van 11,40, zodat er twee naast elkaar pasten in de grote standaardsluisen), hoewel de standaard breedten van de diverse scheepstypen eigenlijk 5,00 (spits) en 6,60 (de zogenaamde Kempenaar) en 8,20 (het zogenaamde Dortmund-Eemskanaal-schip) waren. De breedte van 5,70 meter (de helft van de standaard, dus) werd in het Canal du Nord aangehouden, met als gevolg, dat er nu een hele vloot schepen in Noord-Frankrijk vaart, die zo'n 67 meter lang zijn (de lengte van een Dortmund-Eemskanaal-schip, wat in Noordwest Europa een handige maat is) en 5,70 breed. Ze passen in de breedte op de centimeter in de sluisen van het Canal du Nord, net als de spitsen op de centimeter in de Freycinet-sluisen passen! Daarom worden ze Canal du Nord-schepen genoemd, en daarvan liggen er een stuk of wat te wachten als wij bij de eerste sluis van het kanaal aankomen.

Overigens werd later, toen het plan voor een vaarverbinding voor grotere schepen tussen Duinkerken en de Belgische Schelde werd uitgevoerd, de sluismaat 144,60 X 11,40 meter (12 meter zelfs) alsnog overgenomen en werd de hele Liaison-à-Grand-Gabarit, zoals deze verbinding wordt genoemd, voor schepen met die maximumafmetingen bevaarbaar gemaakt. Deze schaalvergroting lijkt, voornamelijk in waterwegen die aansluiten op de al bestaande verbinding, door te zetten, zodat binnen afzienbare tijd ook over de Deûle en de Leie schepen van deze maten zullen kunnen passeren, wellicht tot aan Kortrijk en zelfs Gent. Daarmee zou

de bevaarbaarheid van de Noord-Franse wateren vanaf Terneuzen met grotere schepen mogelijk worden.

Of deze ontwikkeling zover door zal gaan, dat er ook een verbinding van standaardafmetingen tussen de vaargebieden van het noordwesten en het vaargebied van Parijs zal ontstaan, of zelfs tussen het vaargebied van Parijs en dat van de Rhône/Saône (waar ook standaardafmetingen in gebruik zijn), is onzeker. Wel wordt over een verbinding op grote schaal tussen twee andere belangrijke vaargebieden, de Rijn en de Saône/Rhône, al jarenlang gesproken. Het Canal du Rhône au Rhin zou een grootschalige opvolger moeten worden van de al bestaande Freycinet-verbinding, om de gebieden rond Lyon te koppelen aan de economisch zo belangrijke Rijn en later, via de Rijn-Main-Donau verbinding, aan Oost-Europa.

Hoe dan ook, in het Canal du Nord zijn alle sluizen 91 x 5,70 meter en dat betekent dat er of één pousseur in past (met wat speling in de breedte), of twee losse spitsen (ook met wat speling in de breedte), of Eén Canal du Nord-schip (met wat speling in de lengte, niet genoeg voor nog een spits). Dat laatste nu blijkt ons geluk. Alles bij elkaar liggen er veertien schepen te wachten, die op volgorde van aankomst omhoog zullen gaan, maar de tweede schutting is voor de *Olaila*, een Canal du Nord-schip van 67 bij 5,70 meter. En het toeval wil, dat De Wilhelmina daar net bij past, in de overblijvende ruimte die voor een spits te klein zou zijn. Dientengevolge schutten wij, ondanks de enorme file, al na een halfuur omhoog, vlak achter de *Olaila*, een hypermodern, vierkant maar fraai vormgegeven nieuw binnenvaartschip, dat onderweg blijkt naar Antwerpen. In de zeer hoge sluizen (men stijgt hier steeds zo'n tien meter!) kost het weliswaar heel wat moeite om de draden steeds over te zetten terwijl de *Olaila* zijn schroef alsmaar laat draaien, maar het lukt allemaal net en vlak voor zes uur maken we, achter de *Olaila*, vast voor de sluis van Noyon (18), die nauwelijks een kilometer verderop in het kanaal ligt. In Noyon -- een fraaie, zeer oude stad, waar de bisschoppelijke gebouwen die zelfs nog uit de vroege middeleeuwen dateren in volle glorie gerestaureerd zijn -- is onder andere Karel de Grote gekroond in 768, en ook werd Calvijn hier geboren. Wij gebruiken deze historische plaats voor een minder cultureel, maar even aangenaam doel. We laten ons een smakelijke maaltijd voorzetten, wat er óók heel goed blijkt te kunnen.

De volgende ochtend om zeven uur -- het is Allerheiligen, maar dat blijkt het verkeer in het Canal du Nord niet stil te leggen, in tegenstelling tot de meeste andere Franse waterwegen -- volgen wij de *Olaila* braaf de sluis van Noyon in en ook die van Sermaize-Haudival (17) en Campagne (16), steeds bijna zes kilometer verderop. Het brede kanaal met de betonnen, schuine oevers staat ons toe sneller te varen dan in de spitsenkanaaltjes mogelijk was, maar de sluizen beperken die snelheid weer doordat men steeds in volgorde geschut wordt en wij dus overal weer braaf achter de *Olaila* naar boven gaan. Dan bevinden we ons in het eerste van de twee scheidingspanden die het Canal du Nord rijk is. In dat pand laat de *Olaila* ons

voorbij. Immers, als we de zestien kilometer lengte kunnen gebruiken om achter een ander Canal du Nord-schip bij de volgende sluis te komen (of achter een alleen varende spits) kunnen we behoorlijk op hem uitlopen.

In het hoogste pand ligt een tunnel, *le Souterrain-de-Panneterie*, met een lengte van 1061 meter. Wij kunnen nergens tekens of signalen ontdekken die de invaart zouden kunnen regelen, maar net als we de tunnel willen invaren, ontwaren we het silhouet en de navigatielichten van een schip dat nog in de tunnel ligt en onze kant uitkomt: als het naar buiten vaart blijkt het een pousseur te zijn, en tot onze verbijstering springen er plotseling, in de kruin van een boom aan het gezicht onttrokken, twee groene lichten aan ten teken dat we kunnen invaren: de rode lampen blijken gewoon stuk! Allebei! Nou, dat kan nog weleens een aardige klap opleveren!

Het lange scheidingspand varen we in snel tempo door, en na het passeren van de sluis van Languevoisin (15) bevinden we ons in het pand dat het Canal du Nord gemeenschappelijk heeft met het Canal de la Somme, dat vanaf de Oceaan bij Saint-Valéry naar het Canal de Saint-Quentin bij Saint-Simon loopt, en vanaf Péronne tot voorbij Béthencourt ook de twee delen van het Canal du Nord met elkaar verbindt; wij bereiken de samenvloeiing met de zuidelijke tak van de Somme om half twaalf.

Het gemeenschappelijke pand doet op veel plaatsen meer aan een rivier denken dan aan een kanaal. Hier géén schuine, betonnen oevers, maar begroeide en overwoekerde kanten, waar soms zelfs het jaagpad nauwelijks nog in te ontwaren is. De twee sluizen in het gemeenschappelijke pand (Épénencourt 14 en Péronne 13) hebben exact dezelfde vorm en afmetingen als de overige Canal du Nordsluizen, met dien verstande dat wij er, net als in sluis 15, niet naar boven maar naar beneden schutten. Het Canal du Nord voert immers eerst van het stroomgebied van de Oise over een waterscheiding naar het stroomgebied van de Somme, volgt vervolgens de rivier de Somme enige tijd, om daarna van dat stroomgebied naar het stroomgebied van de Schelde te voeren; het overbrugt dus twee waterscheidingen, heeft twee scheidingspanden, en daalt van zuid naar noord waar het de rivier volgt. Dat is waar wij nu dalende zijn.

De doorvaart door Péronne -- op zich best een stad van enige importantie -- is niet bijster interessant. Twee bruggen is alles wat men merkt van de nabijheid van een stad; de eigenlijke kern ervan ligt ver weg, verborgen achter de hier breed meanderende Somme. Een paar kilometer voorbij Péronne takt het noordelijke deel van het Canal du Nord weer af en verlaten wij de Somme, die verder daalt naar het westen en de zee. Wij stijgen in de sluis van Cléry-sur-Somme (12) weer, op weg naar het tweede (en hoogste) scheidingspand. Hier beginnen gelijk de betonnen oevers weer en neemt het Canal du Nord dezelfde gedaante aan die het ten zuiden van de Somme had. De sluizen Cléry (12), Feuillaucourt (11), Allaines (10),

Moislains (9) en Moislains (8), die ons nog scheiden van het 20 kilometer lange pand door de tunnel van Ruyaulcourt, zijn bijna als sluizen trap gebouwd. Tussen de sluizen zijn de panden slechts 1 à 2 kilometer lang, waardoor men soms de volgende sluizen al tegen de heuvels van het zeer open landschap ziet liggen. De sluizen die ook hier hefdeuren aan de lage kant hebben, sluiten vlak achter De Wilhelmina hun enorme stalen muilen, als een guillotine die sterk vertraagd de reiziger om zeep helpt. De spits waarmee wij deze hele trap samen klimmen, blijkt een beest van een schipper te hebben, die ons met zijn schroefwater iedere keer opnieuw het leven méér dan zuur maakt; maar voorbijlopen kunnen we hem niet, daarvoor zijn de panden te kort, en -- zoals in het scheidingspand zal blijken -- zijn snelheid te hoog. Als wij om kwart over vier des middags het scheidingspand bereiken, gaat de spits voor ons er als een haas vandoor: hij is geenszins van plan om ons voorbij te laten!

Rustig varend bereiken we nog voor half zes de tunnel van Ruyaulcourt, die we na een korte wachttijd, achter de spits, door middel van onverstanebare instructies over luidsprekers en twee grote groene lampen, ingejaagd worden. We varen met nog net daglicht de tunnel in en blijven op enige afstand achter de spits om niet te veel last van zijn schroef water te hebben; bij het middendeel van de tunnel aangekomen wordt het kanaal ineens twee keer zo breed en herhalen de stoplichten en de luidsprekerinstructie zich. Hier kunnen vaart en tegenvaart elkaar in drukke tijden passeren, zodat men niet steeds de gehele doorvaarttijd van de tegenvaart hoeft te wachten, maar slechts iets minder dan de helft, wat een hele tijdsbesparing tot gevolg heeft. Ook hier krijgen we weer twee groene opvaarlampen en ook het tweede smalle deel van de tunnel -- die in totaal 4354 meter lang is -- varen we probleemloos door. Als we aan de noordkant de tunnelopening uitkomen, is het half zeven geweest. De spits blijkt de vaart in de resterende kilometers van het lange pand voort te zetten in het duister, maar wij besluiten om tegen de remming voor de tunnel, waar goede rechte kaden en bolders zijn, vast te knopen om de maaltijd te bereiden en van een verdiende nachtrust te genieten. Morgen zijn we dan bovendien van onze lastige voorbuurman in de sluizen verlost, als alles goed gaat.

Inderdaad ligt, als we de volgende ochtend, 2 november, weer varen, het hele pand leeg en verlaten voor ons en tot aan sluis 7 van Graincourt-lès-Havrincourt zien we niet één schip. Het hele kanaalpand boven op de waterscheiding blijkt aan deze kant van de tunnel uitgehakt te zijn in de rots, zodat het kanaal in een zeer diepe geul is gelegen, waarvan de wanden soms wel veertig meter boven het wateroppervlak uit rijzen. In tegenstelling tot de afgelopen dagen is het weer prachtig: heldere zon in een staalblauwe lucht. Als dan ook nog de sluis voor ons klaarstaat en we binnen een kwartier naar beneden geschut zijn, zijn we optimistisch ten aanzien van de mogelijkheid om vandaag niet alleen het Canal du Nord helemaal af te varen, maar ook nog een behoorlijk stuk richting Belgische

grens te komen. De sluizen van Graincourt-lès-Havrincourt 6 (net als aan de andere kant van het scheidingspand hebben er twee sluizen dezelfde naam), Moeuvres (5), Sains-lès-Marquion (4), Sains-lès-Marquion (3), Marquion (2) en Palluel (1) varen we dan ook vóór half elf door. Voorbij de sluis van Palluel komt het Canal du Nord uit in het Canal de la Sensée, onderdeel van de Liaison-à-Grand-Gabarit Dunkerque-Belgique, bij het plaatsje Arleux. We verlaten het Canal du Nord om even over half elf, na er nauwelijks anderhalve dag in gevaren te hebben over de 93 kilometer, de 19 sluizen en de twee tunnels.

4.2 De Scarpe en haar verschrikkingen

Vanaf Arleux staan ons weer een aantal mogelijkheden ter beschikking wat betreft de route voor de terugreis. We kunnen naar stuurboord het Canal de la Sensée volgen, dat 15 kilometer verder weer in de Schelde uitmondt op het punt waar wij op de heenweg de kleine Schelde opgevaren zijn naar Cambrai; ook kunnen we de Liaison-à-Grand-Gabarit en de Deûle volgen naar Lille, om vandaar naar de Leie te varen en door West-België weer naar het noorden. De derde mogelijkheid wordt gevormd door de Scarpe, het riviertje dat de bevrachter, die wij op de heenreis in België advies vroegen, beschreef als *'pas une bonne rivière'*. We hebben ons toen al afgevraagd wat hij daarmee bedoelde, en, onze nieuwsgierigheid eenmaal gewekt, is bij het terugvinden van deze route op de overzichtskaart de keuze al vrijwel gemaakt: wij nemen de Scarpe!

Om de Scarpe te bereiken moeten we eerst een vijftiental kilometers van de Grand-Gabarit verbinding volgen, via de Écluse de Goelzin, de Écluse de Courchelettes, en de Écluse de Douai: drie sluizen van de voor Franse maatstaven onwaarschijnlijke afmetingen van 144,60 bij 12 meter. Wij worden, meestal geheel alleen, met De Wilhelmina de enkele meters naar beneden geschut zonder dat men blijkbaar rouwt om de enorme hoeveelheden water die daarmee worden verspild. De afmetingen van dit kanaal doen in alles denken aan het Amsterdam-Rijnkanaal: breed, diep, en van goed onderhouden rechte kaden voorzien. Alleen vlak bij Douai versmalt het vaarwater iets en daar worden de kaden plotseling extreem hoog: vijf tot zeven meter rijzen de damwandprofielen boven het water uit, zodat men geheel opgesloten lijkt in de vaargeul.

Tegenover de goed onderhouden staat van het vaarwater steekt het verval waarin de omgeving hier verkeert vreemd af; de damwandprofielen zijn het compromis tussen het verval en de kwaliteit: geroest zijn ze, maar ze staan nog wel verticaal, want de bevaarbaarheid van dit water wordt blijkbaar goed in de gaten gehouden; waar iets kapot gaat wordt het gerepareerd. Als we om half een van de Liaison-à-Grand-Gabarit de Scarpe Inférieure opdraaien, naar stuurboord, zijn we opgelucht dat we de grootschalige waterweg achter ons kunnen laten.

De Scarpe-Inférieure begint als havenbekken van Douai, waar het verval alleen nog maar toe blijkt te nemen: in wat ooit een grote ruime moderne haven geweest

moet zijn liggen nu, keurig gemeerd aan dukdalven, tientallen spitsen te roesten en te vergaan, als op een schepenkerkhof. Een triest gezicht, waar de vergane glorie van de Franse binnenvaart duidelijker uit spreekt dan uit welk ander beeld dan ook!

Ook de havenbekkens en de oude Scarpe-Moyenne die nog door het centrum van Douai stroomt, maar niet meer bevaarbaar is, maken een indruk van verlatenheid en leegheid. Een trieste sfeer van verval en verloren rijkdom hangt hier overal en de vele vissers die langs de oevers zitten, kunnen geen vrolijkheid terugbrengen. Ondanks de heldere zonnige dag lijkt de atmosfeer hier doortrokken van een triestheid die nooit meer over zal gaan... We hopen, dat niet de hele 38 kilometer van de Scarpe-Inférieure deze somberheid zal hebben. Het *'pas une bonne rivière'* begint al een beetje dreigend te bonzen in ons hoofd! We besluiten de waterkaart en de gidsen maar eens aandachtig te bestuderen.

De gekanaliseerde Scarpe blijkt 69 kilometer lang te zijn, van de samenvloeiing met de Schelde tot het hoogst bevaarbare pand in Arras, en de rivier overbrugt met zeventien sluizen (waarvan twee op de Grand-Gabarit-verbinding) een hoogteverschil van meer dan 40 meter. Nader bekijken van de kaarten leert ons echter dat de rivier vroeger nog verder dan Arras bevaarbaar moet zijn geweest, omdat de sluzentelling in Arras begint bij nummer 28, de Écluse de Saint-Nicolas, vanwaar de nummering oploopt tot net voor Douai, waar de Scarpe met sluis 36 van Corbehem in het afleidingskanaal uitkomt dat onderdeel van de Grand-Gabarit-verbinding is. De sluizen 1 t/m 27 bestaan blijkbaar niet meer, of zijn voor de scheepvaart niet meer toegankelijk. Vanaf de andere kant van Douai begint de sluzentelling dan opnieuw bij 1, de Écluse de Fort-de-Scarpe (1), die wordt gevolgd door nog vijf andere sluizen voor de uitmonding van de rivier in de Schelde bij Mortagne-du-Nord, al op de Belgische grens. Meer informatie dan deze kunnen we van de waterkaarten en gidsen niet halen, of het moet het gegeven zijn dat de rivier Freycinet-afmetingen heeft.

Als we het bochtige gedeelte tussen de havens van Douai achter ons laten, blijkt het schepenkerkhof zich nog verder voort te zetten, alleen minder ordelijk en overzichtelijk dan in de eerste kanaalhaven: hier liggen schepen half gezonken schuin tegen de oever weg te roesten, zodat we vrezende onze bodem over staal te horen krassen!

Om klokslag één uur ligt De Wilhelmina in de eerste Scarpe-sluis, de Écluse de Fort-de-Scarpe (1). De sluis blijkt uit drie kolken naast elkaar te bestaan: twee spuikolken aan de beide zijden en een schutkolk in het midden. De deuren zijn zo verroest en verrot, het mag een wonder heten dat ze het verval van 1,72 meter kunnen tegenhouden! Als het schip de kolk invaart moet de boeg de rotzooi die in het water drijft, wegduwen en drijven de lege verpakkingen, plastic flessen, blikken en takkenbossen om het scheepje. En alles wordt gehuld in een nauwelijks draaglijke stank!

Na enig toeteren doemt de sluiswachter op: een vieze, broodmagere man met smerig ongewassen lang haar, die meer doet denken aan de plaatselijke junk dan aan een official van de trotse *Service de la Navigation*! Er moeten -- het is hier een controlesluis -- weer papieren worden ingevuld, wat de man vele minuten kost. Hij kijkt zo vaak aarzelend naar De Wilhelmina, het kan ons gewoonweg niet ontgaan dat hij graag een fooi zou incasseren! Die geven we dan ook niet. Na allerlei aanwijzingen voor de vaart door de Scarpe ('u mag maar zes kilometer per uur. Bent u bekend met de automatische sluisen? Wat is uw kruiphoogte? Denkt u aan de hoornsignalen?') besluit hij uiteindelijk zijn schooierijen op te geven en bedient verder zwijgend de elektrische sluis. Bij het uitvaren is het gelijk raak: met een geweldige klap slaat er iets in de schroef en de eerste poging om achteruit te slaan verlost de schroefas niet van de plotseling veel grotere weerstand. Het lijkt wel een plank of een krat die dwars tussen de bladen is geslagen.

We slaan nogmaals vooruit en weer achteruit en ineens slaat de schroef door het blokkerende hout heen. De splinters komen bovendrijven op het water van de Scarpe, waar wij nu in opperste afschuw naar staan te kijken. Hier stroomt geen water, hier stroomt iets dat nog het meest lijkt op met een verdikkingsmiddel behandelde inkt; pure baggerspecie of pure vervuilde olie, dat is het medium waarop De Wilhelmina nu drijft! Alleen al het idee om, zoals eerder in de Schelde, hier het water in te moeten om de schroef vrij te maken, maakt me spontaan misselijk!

Als we weer op snelheid komen en achterom kijken, zien we tot onze ontzetting grote bubbels moerasgas naar de oppervlakte komen overal waar we met onze schroef het water in beroering brengen. De zwarte of donkergrijze vloeistof stinkt naar rotte eieren en naar riolen, beide tegelijk en in sterke mate! '*Pas une bonne rivière*' blijkt geen loos dreigement, maar de understatement van de eeuw! Niemand die bij zijn gezonde verstand is waagt zich met een schip nodeloos in deze stinkende, ongezonde chemische troep! Het zal mij niet verbazen als dit water teer en staal weet op te lossen!

De dorpjes waar we doorkomen, zien er troosteloos uit en de mensen kijken er niet blij; niks gek als je bedenkt dat wij een lang na-geurend spoor van moerasgas in ons kielzog produceren, waar deze mensen de eerste uren niet vanaf zullen zijn. Ik zal niet snel pleiten voor het sluiten van vaarwegen, maar deze duivelspoel mag wat mij betreft onmiddellijk na onze doorvaart worden gesloten en volgestort, waarna men de voormalige bedding maar beter met plastic kan afdekken! In één woord walgelijk.

De vaarweg is behalve vuil en stinkend ook smal, ongeveer van de zelfde breedte als de om hun fraaiheid beroemde kanalen in de Midi en in Bourgogne. We bedenken ons met een schok dat als het water en het landschap eromheen schoon waren geweest, het een heel pittoreske route zou zijn! Deze paradox valt ons al na

enkele honderden meters varen op. De vervallen landhuizen en dorpjes zijn bedekt met een laag donkergrijs stof, waarvoor maar één oorzaak kan zijn: kolenmijnen! Het donkergrijze poeder bedekt alles wat je ziet met een laag treurnis, met een depressie veroorzakende donkerte. Het zal ook wel de voornaamste oorzaak zijn van de kleur van het rivierwater, dat zo dood als een pier moet zijn. Hier kan geen enkele vorm van organisch leven in voortbestaan!

Toch zien we na verloop van tijd enkele eenden en futen zwemmen, die onze veronderstellingen dan ook volledig logenstraffen. De futen duiken met het grootste plezier de smerige substantie in, en komen bovendien weer levend boven. De eenden zwemmen net als overal nieuwsgierig achter De Wilhelmina aan. De gedachte dat hier wellicht het hele ecosysteem bezig is zich aan te passen aan deze mate van vervuiling, is tegelijkertijd geruststellend en schokkend. Niets, geen enkel economisch of ander belang, kan dit soort gewelddadige aantasting van het milieu nog rechtvaardigen, bedenken we. Opruimen dus, hoe eerder hoe beter! Wel is de haalbaarheid daarvan twijfelachtig, zeker als het kolenstof betreft, dat in het hele milieu diep is doorgedrongen. De sintelbergen die in de verte de horizon vormen zullen het regenwater door laten sijpelen en het als inkt weer in de Scarpe lozen, nog vele honderden jaren lang!

Al ons streven wordt erop gericht te voorkomen dat we vanavond om zes uur nog op de Scarpe liggen met De Wilhelmina, want de gedachte om boven deze chemische tijdbom de nacht door te moeten brengen is geen prettige: we zetten de vaart dan ook voort in een tempo dat haast nog hoger ligt dan onze snelheid op de heenweg. Ineens wordt de Schelde, voorwaar zelf geen voorbeeld van milieubeheer, een begerenswaardige bestemming!

In Frais-Marais, het eerste dorp, blijkt een beweegbare brug over het kanaal te zijn gebouwd, een fenomeen dat zich hier nog vele malen zal herhalen. Beweegbare bruggen zijn zeldzaam in Frankrijk, omdat de Freycinet-afmetingen met een kruiphoogte van 3,50 meter het doorgaans goedkoper en eenvoudiger maken een wat hogere vaste brug te bouwen. Over de Scarpe liggen er maar liefst zeven! Na enig hoorngeschal wordt de brug overigens vlot bediend, iets dat ons in eerste instantie verbaast, want de indruk die het kanaal maakt is er niet een van een druk bevaren waterweg.

In een zo hoog mogelijk tempo zetten we de reis voort, angstvallig vermijnd achterom te kijken naar ons zog, zeker als we door dorpjes en langs bebouwde kaden varen; onze schaamte voor de veroorzaakte stank is te duidelijk! In een halfuur leggen we de afstand naar de geautomatiseerde sluis van Lallaing (2) af, een sluis die bij onze passage met de hand wordt bediend door een dit keer zeer vriendelijke sluiswachter: hij contrasteert bijna met zijn omgeving! Het blijkt de brugwachter van de brug in Lallaing te zijn, die behalve zijn eigen brug ook de sluis en de twee volgende bruggen bedient. Dat gaat gelukkig allemaal heel vlot, zodat

onze hoop om erin te slagen voor zessen op de Schelde te zijn geleidelijk aan toeneemt.

De damwanden, die we al enige tijd aan bakboord hebben ontdekt, veelal zo'n vijf tot acht meter buiten de bakboordoever in de grond geslagen, blijken onderdeel te zijn van een verbredingsproject. Hoewel we dat nauwelijks kunnen geloven, is er volgens de waterkaart een renovatie van dit vaarwater in gang, waarbij in een aanzienlijke verbreding is voorzien en in automatisering en restauratie van alle sluizen en bruggen. We hebben gedurende de gehele vaart nog niet één schip gezien in de rivier en vaker hebben we het gevoel gehad dat we helemaal per ongeluk in een vergeten vaarwater zijn beland, dan dat we op een op de toekomst voor te bereiden belangrijke vaarverbinding zitten. We houden het er maar op dat de waterkaart op dit punt verouderd zal zijn!

Langs het dorpje Vred varend, waar tot onze opperste verbazing ook nog een halte fluviale blijkt te zijn, naderen we de sluis van Marchiennes (3), nu aan weerszijden tussen niet eens meer verborgen sintelbergen varend. Een boerderijtje waar een bijenkwaker een grote hoeveelheid honingraten op zijn erf heeft staan, wordt als in Tolkiens In de ban van de ring bijna opgeslokt door het kwaad: de zwarte bergen rijzen tientallen meters boven het dak van het oude gebouwtje uit en sluiten het letterlijk rondom in. Loskaden zijn half in het water gestort, en de met sintels verharde jaagpaden zijn al net zo zwart als de rivier zelf. Maar als om te bewijzen dat we ons toch echt verkijken op de sombere verlaten wereld om ons heen, ligt er in de sluis van Marchiennes een lege spits, die in de tegengestelde richting onderweg is. Als we, nog voor drie uur, Marchiennes voorbij zijn, resten ons nog drie sluizen, nog vijf beweegbare bruggen en nog zo'n twintig kilometer vaarwater.

Bij het bereiken van sluis 4 van Warlaing, die overigens, samen met de vlak ervoor gelegen beweegbare brug, keurig met de hand wordt bediend door een jeugdige juffrouw, blijkt de hoge deur niet helemaal te sluiten, waardoor er aan de bovenkant van de sluis bijna evenveel water binnenstroomt als er aan de benedenkant door de kleppen uit vloeit: de 1,82 meter daling duurt dan ook vrij lang en de dreiging van een krakende en knarsende sluisdeur vlak achter De Wilhelmina, met daarachter twee meter zwart water, maakt dat we blij zijn als we heelhuids in het lagere pand varen, ons zo snel mogelijk verwijderend van de knarsende sluisdeur. De jeugdige juffrouw heeft het euvel zelf ook in de gaten. Veel sneller dan gebruikelijk sluit ze na ons vertrek de lage deur: je weet immers maar nooit!

In Saint-Amand-les-Eaux, waar een vreemd gevormde kerktoren de skyline' van het dorp domineert, komen we stil te liggen voor een beweegbare brug, waar geen enkel signaal resulteert in een brugwachter. Het hokje naast de brug blijkt leeg, en goede raad is duur, zeker gezien de nu toch krap wordende tijd. Een gediensstige mevrouw die vlak bij de brug haar huis instapt, vertelt dat de brugwachter

doorgaans op de volgende brug te vinden is en dat de meeste schippers hier de fiets pakken om hem te halen. Geïrriteerd door zoveel nodeloze vertraging sleep ik een van onze vouwfietsen aan wal en ik fiets als een wielrenner naar de volgende brug, echter ook daar geen brugwachter. De iets verderop gelegen sluis van Saint-Amand is al even verlaten en onverrichter zake keer ik terug naar De Wilhelmina. Nog steeds geen brugwachter gesignaleerd! Navraag in het dorp levert het advies op naar het gemeentehuis te stappen om daar iemand aan te zetten tot het zoeken van de brugwachter, en net als ik dat dan maar ga doen, doemt een onaanzienlijk mannetje op een bromfiets op, die de brugwachter van alle nog volgende bruggen en sluizen blijkt te zijn. Ik besluit me nu maar even niet in te houden en doe op luide toon mijn beklag over de vertraging. Ik deel hem op besliste toon mede dat ik verwacht dat we desondanks op de Schelde zullen kunnen komen. Zo niet, dan gaat er ergens een formele klacht heen! De lucht van alcoholhoudende drank om de man heen zal wel een verklaring zijn voor het feit dat de man besluit ons op onze wenken te bedienen in plaats van -- zoals meestal gebeurt -- de beledigde ambtenaar uit te hangen en alleen nog maar te traineren. Zo komen we dan om vijf uur alsnog door de twee bruggen en de sluis van Saint-Amand-les-Eaux (5), die overigens eerst niet werkt en pas bij de derde poging om de deuren te sluiten krakend toegeeft.

Racend varen we het laatste pand van de Scarpe door en als de sluis nummer 6 van Thun-Saint-Amand bereiken, blijkt die tot onze verbazing splinternieuw. In een brede, van nieuwe beschoeiing voorziene rivierbedding is een fonkelnieuwe stuw aangelegd met daarnaast een al even fonkelnieuwe sluis, nog steeds van Freycinet-afmetingen, maar met nieuwe betonnen kaden, elektrische bediening en de mechanismen voor de automatisering er al op. Blijkbaar is het renovatieproject dat op de waterkaart staat vermeld geen verouderd en achterhaald plan, maar een werkelijk in uitvoering zijnde operatie! Dezelfde sluiswachter als in Saint-Amand schut ons in korte tijd door de sluis, die maar 74 centimeter verval blijkt te hebben en wij snellen door de nu brede rivier verder naar de laatste beweegbare brug voor de samenvloeiing met de Schelde. Bijna gaat alles nog mis, doordat we vlak voor de brug op enkele dwars over de Scarpe liggende baggerschepen stuiten, die er eerst niet in slagen ruimte te maken om ons door te laten, omdat ze zich door hun eigen baggerwerkzaamheden muurvast gevaren hebben in de modder. Pas als we met De Wilhelmina vol gas tegen een der zijden van het bakboord liggende schip beginnen te duwen, in overleg met de schipper natuurlijk, schuift het stel gekoppelde schepen langzaam maar zeker naar stuurboord en ontstaat een opening die net groot en diep genoeg is om De Wilhelmina door te laten.

Letterlijk om één minuut voor zes bereiken we -- luid toeterend om te voorkomen dat de brugwachter er op het laatste moment de brui aan zal geven omdat hij ons niet ziet verschijnen -- de beweegbare brug van Mortagne-du-Nord, daarmee de samenvloeiing van Scarpe en Schelde en tevens de Frans-Belgische grens. Aan de

overkant van de Schelde, vlak voor het kantoor van de Franse douane, maken we vast voor de nacht, die de laatste van De Wilhelmina in Frankrijk zal zijn. De bedrijfsuren-teller staat nu op 560 uur. We hebben dus al 283,7 uur gevaren sinds ons vertrek uit Amsterdam en moeten nu nog heel België door.

Tot onze verbazing blijken we achter de spits te liggen, die we bij de tunnel in het Canal du Nord hebben laten vooruit varen omdat de schipper ons steeds zo'n last bezorgde met zijn schroefwater! Dat zien we als we aan land stappen om een gelegenheid te zoeken waar we een hapje kunnen eten. De spanning over de poging om tijdig van de Scarpe af te zijn en de haast om alle bruggen en sluizen tijdig te passeren, hebben nu dat allemaal gelukt is, een stevige honger veroorzaakt en weinig energie overgelaten om zelf iets te maken. Een eerste speurtocht in het dorp Mortagne-du-Nord levert weliswaar niets op. maar navraag bij de lokale kruidenier resulteert in een kaartje van een restaurant, *La Fougère* geheten, dat in een landhuis buiten het dorp blijkt te liggen. Vanuit een cel draaien we eerst het nummer en het restaurant blijkt open te zijn. We wandelen erheen.

Na een kwartier lopen komen we bij een aardedonkere oprijlaan, waar de sombere, grillige gevel van een inderdaad enorm landhuis afsteekt tegen de donkere lucht. In de tuin waaien dorre bladeren hier en daar op en behalve een kaal peertje net naast de voordeur is er geen teken van bewoning waar te nemen. Het geheel doet eerlijk gezegd wat griezelig aan! Wij lopen over het grindpad -- dat onwaarschijnlijk luid knerpt onder onze schoenen -- naar de voordeur en net als we het bordes bestijgen, draait de enorme deur langzaam open! Spookverhaal, denken we, vooral als een op zijn zachtst uitgedrukt zeer lelijke vrouw met een haast wellustige grijns op haar gezicht ons overdreven onderdanig en gedienschtig naar binnen loodst!

4.3 De betere route door België

Op zaterdag 3 november om acht uur 's morgens worden we door de Franse douane met hetzelfde gemak door-gewuifd als op de heenweg; niks controle, niks vlaggenbrief, gewoon '*c'est bon*'. En zonder enig oponthoud bij de Belgische douane -- die nog wel de naam van het schip in een boek schrijft -- zijn we enkele minuten na achten al op weg naar Nederland. Ook nu staan ons weer een aantal alternatieven ter beschikking: via Doornik naar Bossuit en vandaar naar Kortrijk en over de Leie naar Gent, vanwaar men of naar Terneuzen of naar Antwerpen kan varen. Of rechtstreeks via de Schelde naar Gent, zoals we ook gekomen zijn. Of bij Péronnes rechtsaf, hetzij tot aan de Dender om naar Dendermonde en Antwerpen te varen, hetzij via Mons naar het Canal Charleroi-Bruxelles en via Brussel naar Antwerpen.

Omdat het de volgende dag zondag zal zijn, besluiten we in eerste instantie dezelfde weg terug te varen als waarlangs we naar Frankrijk gekomen zijn: de Schelde af. Dat levert ons het voordeel op dat we de in België geldende

zondagssluiting van de sluisbediening kunnen omzeilen. Immers, na Gent hebben we geen sluizen meer tot in Antwerpen en daar draaien de sluizen zeven dagen per week. Gent, waar de laatste sluis vóór Antwerpen zich bevindt, moet in een dag te halen zijn, ervan uitgaande dat we niet wéér een halve dag in een kraan komen te hangen. Bovendien kunnen we dan morgen bij gunstig tij (hoogwater) uit Gent vertrekken, als we maar zorgen dat we vanavond de sluis van Merelbeke nog passeren en dus aan de getijdekant van die sluis vastmaken, of anders in de arm van de Zeeschelde die de binnenstad van Gent indraait (wat wel te doen moet zijn, lijkt ons).

Als we echter een kwartier later bij de splitsing Schelde/Canal Nimy-Blaton-Péronnes arriveren, blijkt er voor de sluis van Antoing een onafzienbare rij geladen en ongeladen vrachtschepen stil te liggen, sommige afgemeerd, maar veel ook los dobberend op de rivier. Ofwel er is hier een enorme stremming, of er is een file ontstaan door de samenkomst van waterwegen. Hoe dan ook, als we achter deze enorme aantallen vrachtschepen aan moeten sukkelen, halen we nooit ofte nimmer Gent in een dag! En daarmee is het voordeel om zondag verder te kunnen varen teniet gedaan (want bovenstrooms van Merelbeke is alles op zondag gesloten) en hebben we alleen het nadeel van de al bekende, en dus minder interessante, route.

We besluiten ter plekke om de route te verleggen over Mons en Brussel, zodat we vandaag de beroemde vier oude scheepsliften in het Canal du Centre nog kunnen aanschouwen. Zonder verder te aarzelen slaan we stuurboord uit en varen al na enkele ogenblikken de enorme sluis van Péronnes in. In deze sluis, en in een tweede die een kilometer verderop ligt, schutten we vele meters omhoog, en het lange saaie deel van het zojuist vernieuwde en verbrede Canal Nimy-Blaton-Péronnes leggen we in een recordtijd af. Dit kaarsrechte, meer dan veertig kilometer lange pand heeft dan ook niets te bieden dat de moeite waard is. Alleen de overblijfselen van het oude kanaal, waar deze nieuwe snel-waterweg voor in de plaats is gekomen, zijn interessant. Bij Blaton, waar aan bakboord het kanaal naar Ath en de Dender met een sluzentrap van maar liefst tien spitsensluizen naar boven klimt, is aan stuurboord van het nieuwe kanaal een buiten gebruik gestelde sluzentrap zichtbaar: het oorspronkelijke kanaal van Mons naar Condé (dat op last van Napoleon in 1807 al werd aangelegd) en het kanaal dat de verbinding met de Dender vormt, kwamen via Pommeroeul uiteindelijk bij Condé-sur-l'Escaut in de Schelde uit. De verbinding met Péronnes is pas in 1826 gereedgekomen; het werd in opdracht van Koning Willem I gegraven om onder de hoge Franse tolgelden uit te komen, die bij de grens voor de afdaling in de Schelde werden geheven.

Nu bestaat die afdaling nog, maar enkele kilometers verderop, in de vorm van het nieuwe Canal de Pommeroeul à Condé, waarin twee sluizen van net zulke enorme afmetingen en verval als die in Péronnes zijn gebouwd. Ook op andere punten langs het nieuwe kanaal kan men de overblijfselen van het oude kanaal ontdekken. Zelfs bij Mons, waar een gigantisch havenbekken langs het kanaal ligt, zien we achter dit

bekken het nu piepklein lijkende 'slootje', dat vroeger het Canal du Centre vormde. Sluiswachtershuisjes staan er hier en daar nog op herkenbare punten naast, als herinnering aan het drukke scheepvaartverkeer dat hier tijdens de glorie-dagen van de Belgische mijnbouw plaatsgevonden heeft.

Vorbij Mons volgen weer twee enorme sluisen, de tweede zelfs met een verval van meer dan tien meter, waarbij de bewegende bolders die mee naar boven drijven een geluid produceren als van een jammerend windorgel of een avant-garde concert. Het amechtig hijgen en kreunen van de stalen drijvers is een bizar gehoor. Als de sluis helemaal vol is, blijkt de sluisdeur niet open te draaien, weg te schuiven of geheven te worden, maar juist naar voren te kantelen, het water in! Een stoplicht geeft aan, wanneer de deur diep genoeg gezakt is om eroverheen te kunnen varen, maar aan de leuning te zien is dat al wel een keer misgegaan!

Het kanaalpand dat na de tweede sluis voorbij Mons volgt is het pand, dat na 1993 aansluiting geeft op de in aanbouw zijnde scheepslift van Strépy-Thieu, een lift die schepen tot 1350 ton over een hoogteverschil van 72 meter moet gaan tillen! Die lift is de reden, dat het gehele Canal du Centre en het toeleidingskanaal Nimy-Blaton-Péronnes al omgebouwd zijn naar 'klasse IV', de afmetingen nodig om schepen met een dergelijk grote tonnage te kunnen doorlaten. De bakken van de scheepslift in aanbouw moeten dan ook meer dan 80 bij 9,50 meter groot worden om aan de eisen van klasse IV te voldoen. Vlak bij Thieu, in de laatste bocht van het nieuwe kanaaldeel, is de in aanbouw zijnde enorme betonnen toren van de lift al zichtbaar boven de horizon.

Deze scheepslift heeft in de Belgische politiek al meermalen tot grote troebelen geleid. De bouwkosten ervan blijken zo hoog, tegen een alsmaar afnemend rendement (gezien de krimpemde industriële activiteit in de regio Charleroi, waar de lift voor bedoeld was), dat velen zich afvragen of stilleggen van de bouw uiteindelijk niet minder rampzalig is dan voortzetten ervan. De enige reden waarom de bouw voortgaat, is dan ook het al geïnvesteerde geld. Als de lift wordt afgebouwd, zal in 1993 het gehele kanaal bruikbaar zijn voor grotere schepen, net zoals dat nu al het geval is met het kanaal Charleroi-- Brussel, en de verbindingen tussen Charleroi en de Maas over de Sambre. Dan zullen Schelde en Maas in Zuid-België met elkaar verbonden zijn net zoals ze dat in Noord-België zijn door het Albertkanaal en de Kempen-kanalen, en zal de lijn Rupel-Brussel-Charleroi er als een derde noord-zuidroute tussen liggen, vanaf beide windrichtingen bereikbaar. Vooralsnog is de bereikbaarheid van West-België voorbehouden aan de spitsen.

Want zolang de scheepslift van Strépy-Thieu niet klaar is, wordt het scheepvaartverkeer bij Thieu van het nieuwe kanaal afgeleid, en via een splinternieuw sluisje van Freycinet-afmetingen zeven meter omhooggetild naar het niveau van de vierde 'oude' scheepslift in het oude Canal du Centre. Dit kanaal, dat tussen 1884 en 1919 in gedeelten in gebruik is genomen, overwon een

hoogteverschil van zo'n 65 meter niet door sluizen, maar door vier enorme scheepsliften op waterkracht.

De liften bestaan uit twee metalen bakken die op een twintig meter hoge zuigerkolom zijn gebouwd, naast elkaar, behalve op de dragende kolom slechts steunend op een lichte staalconstructie die geen andere functie heeft dan het geleiden van de stijgende of dalende bakken. Het stijgen of dalen geschiedt heel simpel. De twee kolommen waar de bakken op rusten staan met elkaar in verbinding door een buis met een afsluiter. In die buis, en in de buis onder de geheven kolom, staat water. Door de bak die omhoog staat iets meer water te geven dan de bak beneden, wordt de druk die die bak op de zuiger uitoefent groter, waardoor er door de verbindingsbuis water naar onder de andere zuiger gaat stromen. Terwijl de zwaardere bak langzaam daalt, drukt hij de lichtere bak naar boven, tot de bakken als het ware verticaal van plaats hebben gewisseld. Door afsluitdeuren tussen de kanaalpanden en de bakken aan elkaar te koppelen en (ook al op waterkracht) omhoog te hijsen, worden de bakken in verbinding gebracht met de kanaalpanden onder en boven de lift en kunnen de schepen de bakken uitvaren, en twee nieuwe schepen er weer in, waarna het proces zich in omgekeerde volgorde herhaalt.

Geen enkele vorm van motor komt aan deze liften te pas: slechts de druk van het water zet de bakken in beweging en bedient de hefwerken van de deuren. Deze in 1884 gebouwde constructies werken ook in 1990 nog feilloos! En als de schaalvergroting geen andere eisen had gesteld, zouden deze liften vermoedelijk nog wel honderd jaar mee kunnen gaan. Nu is voorlopig besloten om ze de eerste vijf jaar na opening van de nieuwe, grote lift nog in gebruik te houden als back-up en voor het toerisme; daarom is ook tussen het nieuwe kanaal en de onderste van de vier oude scheepsliften dit verbindingssluisje aangelegd. Vijf jaar na opening van de grote lift wordt opnieuw besloten of de liften zullen blijven bestaan, en of ze, voor de pleziervaart of als museum, operationeel zullen blijven. Hopelijk is dat het geval, want deze pareltjes van historische waterbouwkunde zijn een museum op zichzelf! Tussen Bergen (Mons) en Houdeng (op hoogte van het scheidingspand) zit een hoogteverschil van maar liefst 90 meter: de overbrugging daarvan met vier liften en een achttal sluizen was voor die tijd spectaculair en is dat in feite heden ten dage nog.

Als wij door het spitsensluisje meer dan zeven meter boven het nieuwe kanaal getild zijn, bevinden we ons in het invaartbassin van de onderste lift, de '*ascenseur numéro 4*' (men telt van oost naar west). De stuurboordbak bevindt zich weliswaar op ons niveau, maar de hangende sluisdeuren tussen de bak en het bassin waarin wij drijven zijn nog gesloten en het licht op de bak staat nog op rood. Ver boven de bak zien we in de van grote blokken opgemetselde muur die het uiteinde van het hoge kanaalpand draagt, een U-vormige sluisdeur, die het kanaalpand boven waterdicht afsluit. Inderdaad is de afsluiting waterdicht, want op een minuscuul

sijpelstraaltje na komt er géén water door die deur zetten, dit in tegenstelling tot de meeste sluisdeuren, die altijd wel enigszins lekken. Enige tijd gebeurt er niets.

Dan gaat de hefdeur in de bak voor ons eerst een klein stukje, en enkele ogenblikken later helemaal omhoog. Het licht wordt groen en wij varen de stalen bak in, waarna de 'guillotinedeur' achter ons weer daalt en sluit. De twee deuren (die van de bak en die van het bassin) worden van elkaar losgekoppeld, en vrijwel onmiddellijk daarna zien we (meer dan we het voelen) dat de bak zich langzaam en geruisloos naar boven begint te bewegen.

In een nog verbazend hoog tempo klimt de bak waarin De Wilhelmina drijft naar boven, naar de deur van het hoge pand. In een volmaakte stilte stijgen we meter voor meter, en het uitzicht dat we achter ons over het nieuwe kanaal hebben, wordt met de seconde spectaculairder, men moet met hoogtevrees niet over de deur naar beneden kijken, want de hoogte is werkelijk ijzingwekkend! Als de bak bovengekomen is, wordt er op allerlei niveaus aan hendels en wielen gedraaid en uit een hokje tussen de twee bakken komt een man, die met beugels de twee deuren (die van de bak en die van het hoogste kanaalpand) aan elkaar koppelt. Dan worden de beide deuren een paar centimeter opgetild. Om in de hoge bak overgewicht te verkrijgen, wordt deze bak dertig centimeter lager dan het eigen waterpeil van het bovenste pand tegen de deur van dat pand aangedrukt, zodat bij het openen van beide deuren vanzelf een beetje water uit het pand in de bak stroomt, die daarmee gelijk weer klaar is om (nu als zwaarste van de twee) zijn tweelingbroer van beneden naar boven te duwen. Beneden werkt dat andersom: daar stopt de bak dertig centimeter boven kanaalpeil, zodat door de kier in de deuren eerst wat water uitgelaten wordt. Het verschil in inhoud blijkt ongeveer 75 ton te zijn.

Als er voldoende water in onze bak is gelopen, worden de beide deuren samen verder omhoog geheven, zodat we eronderdoor kunnen varen, het eerste oude pand van het Canal du Centre op. Onmiddellijk wordt over de bakboordoever het enorme bouwwerk van de nieuwe lift van Strépy-Thieu zichtbaar: een kolos van beton, met aan weerszijden de stalen geleide-werken waarin de twee enorme bakken van 80 bij 10 meter omhoog en omlaag zullen gaan. Of het in de nieuwe lift ook zonder motoren en op waterkracht zal werken, weet ik niet, maar het zou me niets verbazen als daar, net als bij het hellend vlak van Ronquières, gewoon elektrische motorkracht zal worden gebruikt. De voor het oprapen liggende, geen energie kostende oplossingen van onze voorvaders zijn klaarblijkelijk vaak te min om in onze moderne tijd voor vol aangezien te worden, terwijl de ongelofelijk eenvoudige manier van doelmatig energie besparen toch een voorbeeld voor alles en iedereen zou moeten zijn! Naast de nieuwe lift is een aantal betonnen kolommen zichtbaar, waarop later de eerste honderden meters kanaal als aquaduct van de bovendeur van de lift naar de verderop gelegen hoogvlakte zullen rusten: een kanaal op poten.

Onze voorvaderen hebben met de scheepsliften nog een ding weten op te lossen: het waterverlies! Omdat liften, in tegenstelling tot sluizen, hun water mee terug naar boven nemen, wordt per schutting maar een fractie van de hoeveelheid water verspild die een sluis nodig heeft om een schip door te laten, namelijk niet de inhoud van een hele kolk, maar van slechts 30 centimeter van die kolk. Immers, terwijl de ene bak water van boven naar beneden meeneemt, neemt de andere bak water van beneden weer mee naar boven. Alleen het verschil in hoogte om de gewichtsverschillen te bereiken gaat verloren, dus maar 75 000 liter, tegen minstens 3 000 000 liter die bij een niveauverschil van 15 meter in een sluis of een reeks sluizen verloren zou gaan! Dit behoud van water is in het hoogste pand op de Belgische hoogvlakte van levensbelang. Immers, bij het drukke scheepvaartverkeer zou het aanvullen van het met schutten wegvloeiende water zelfs in het relatief natte klimaat van België bijna onmogelijk worden.

In het pand na lift nummer 4 passeren we nog de ophaalbrug en de draaibrug van Bracquenies: twee fraaie voorbeelden van de staalbouw uit de vorige eeuw, die nog altijd werken op dezelfde manier als toen ze gebouwd werden: met handkracht gedraaid. De mechanieken zijn nog zo goed, dat het nauwelijks moeite kost de zware draaibrug open te draaien voor de ene brugwachter, wiens taak dat is. Het jaartal 1891 staat op de draaibrug vermeld, in stalen cijfers.

De liften 3 en 2 blijken vlak bij elkaar en in elkaars verlengde te liggen, zodat men vanuit de ene lift de andere al kan zien. Vooral van boven naar beneden levert dat een spectaculair beeld op van de enorme sprongen die de liften voor de scheepvaart mogelijk maken in dit sterk hellende landschap. De ligging van de liften, tussen weliswaar grauwe (door de mijnbouw) maar toch ook vriendelijk ogende dorpen, is een verademing na de grootschaligheid van de nieuwe kanalen, die geen dorp of stad aandoen. Voor de tweede en enkele minuten later ook voor de derde maal stijgen wij in volmaakte stilte de zeventien meter omhoog, steeds verder uitkijkend over het landschap waardoor we vanochtend nog hebben gevaren. We komen enkele spitsen tegen, en een daarvan daalt gelijk met ons in de derde lift. Zijn enorme massa van 350 ton en onze bescheiden 24 ton worden door de wet van Archimedes perfect met elkaar in evenwicht gebracht: immers, wij drukken 24 ton water uit de bak tijdens onze invaart, maar hij drukt de gehele 350 ton naar buiten, zodat de twee bakken in exact hetzelfde evenwicht met elkaar zijn als bij twee met geladen spitsen gevulde bakken of bij twee lege bakken.

Het pand tussen lift 2 en lift 1 leggen we in snel tempo af, daartoe aangespoord door de deurbeambte van lift 2, die meldt dat lift 1 op ons zal wachten alvorens een schip dat van de andere kant komt te laten dalen. Omdat de laatste lift nog redelijk ver verwijderd is van de op een na laatste, varen we het laatste (en fraaiste) pand van dit oude deel van het Canal du Centre in relatief hoog tempo door, ons vergapend aan de fraai opgemetselde kaden in de dorpen, aan de mooie bruggen

en de goed onderhouden jaagpaden, aan de parken langs het kanaal en de dichte begroeiing op plaatsen waar het tussen de heuvels door voert. Rond kwart over vier worden de voorbereidingen voor onze invaart in lift 1 getroffen, en stijgen we voor de laatste trap vijftien meter naar boven naar het hoogste kanaalpand van de driesprong die wordt gevormd door het Canal Charleroi-Bruxelles en het Canal du Centre, die net voorbij la Louvière bij elkaar komen. Bovengekomen blijken we niet één, maar twee hefdeuren te moeten passeren om het scheidingspand te bereiken. De buitenste blijkt een beveiliging die voorkomt dat het scheidingspand geheel leeg zou lopen als er iets met een van de deuren van de bovenste lift mis zou gaan; ze gaan dan ook pas open als we de bak uitvaren.

Vóór het zover is zakt er, als een bel onze aankomst op het hoogste niveau heeft aangeduid, tot onze grote hilariteit een blikje uit de bedieningspost boven op de lift: de bedoeling is dat hier de doorvaartpapieren (en de onvermijdelijke fooi) in worden gedeponereerd, die even later, voorzien van hun stempeltje, weer naar beneden worden gelaten. Die doorvaartpapieren vormen een verhaal op zichzelf.

Bij aankomst in België moet ieder schip zich op de eerste sluis melden en ontvangt daar tegen betaling van 35 Belgische francs een computerprint waarboven heel officieel in twee talen VAARVERGUNNING EN STATISTISCH DOCUMENT gedrukt staat. Een kopie met de opdruk KWITANTIE VAN DE SCHEEPVAARTRECHTEN zit erachter. Op deze documenten zijn behalve de scheepsgegevens ook (in cijfercode) de vaarwegen die men wil passeren aangegeven. En o wee, als men van de opgegeven route wil afwijken! Het document moet namelijk op iedere sluis op de achterzijde van een stempeltje worden voorzien en zodra een sluis niet meer in de in code aangegeven route ligt, is de boot aan. Men moet dan een nieuw document vragen, dat dus ook opnieuw 35 francs kost (een rib uit ieders lijf, één gulden tachtig!). Niemand snapt nog waar de procedure voor is, ze legt soms de scheepvaart half lam door de tijd die ermee gemoeid is om naar het kantoor te klimmen en het stempel te halen, maar het is nog altijd verplicht. Geen stempel (of een ontbrekende) en er wordt niet geschut! Hoezo, bureaucratie?

Als we de bak van *ascenseur numéro 1* uitvaren, en vijftig meter verder ook de veiligheidsdeur voorbij zijn (die inderdaad onmiddellijk na onze doorvaart weer gesloten wordt), bevinden we ons in het hoogste pand van dit traject en kunnen we ongehinderd doorvaren naar de samenkomst met het Canal Charleroi-Bruxelles. Eerst voegt het oude, kleine kanaal zich weer bij het nieuwe, grote kanaal, dat verder voert naar de driesprong, die we om kwart over vijf bereiken. Drie kwartier later, om zes uur, maken we vast aan de remming van het hellend vlak van Ronquières, alwaar we, gezien de zondagssluiting in België, de gehele dag zullen moeten blijven liggen, om pas op 5 november onze reis te kunnen vervolgen.

We benutten de zondag voor een fietstocht in de fraaie omgeving van het Canal Charleroi-Bruxelles. We ontdekken zo het oude kanaal, dat voor een klein deel nog

in gebruik is. Beneden aan het hellend vlak buigt het naar het oosten af, nu nog vier sluizen lang: vroeger reisden de schepen door vijftien sluizen omhoog tot aan het niveau waar nu het vlak uitkomt. De reis van Brussel naar Charleroi bevatte maar liefst 38 sluizen; nu zijn het er, behalve het vlak, nog maar tien! Het grootste deel van het oude traject van het kanaal is overigens in het landschap nog gewoon terug te vinden. De sluizen in de aftakking, en ook de buiten gebruik gestelde sluizen, hebben Freycinet-afmetingen, zodat tot 1968, toen het hellend vlak werd gebouwd, dit kanaal alleen door spitsen bevaren kon worden. Nu gaan er 1350-tonners naar Charleroi.

Op de ochtend van maandag 5 november om zeven uur worden we de bak van het hellend vlak binnengelaten, waar we de vrije zondag al een groot aantal keren naar hebben staan kijken. De lange hellingbaan met de rails en de kabels waar het contragewicht aan voortgesleept wordt, is onderdeel van een imposant panorama en de hele constructie domineert door de monumentale toren die erboven gebouwd is het hele landschap. De bakken zijn met golfplaten bekleed en in een menieachtige kleur gespoten. In tegenstelling tot de scheepsliften kunnen de rollende bakken van het hellend vlak onafhankelijk van elkaar gebruikt worden. Ze houden immers niet elkaar in evenwicht, maar hebben ieder een eigen contragewicht. Voor de afwikkeling van de scheepvaart is dat een groot voordeel, omdat het toestaat dat de bewegingen worden afgestemd op het aanbod van schepen. Bij weinig scheepvaart, of als er onderhoud gepleegd moet worden, wordt er met maar één bak gewerkt. Zo ook in ons geval, en we hebben dan ook geluk dat we als klein scheepje nog net naast een tanker in de bak passen. Hoewel het strikt genomen verboden is om mee geschut te worden met schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en deze tanker een blauwe kegel voert en dus waarschijnlijk vol benzine zit, laat de sluiswachter ons toch toe tot de bak.

Na een aan de liften gelijke procedure om de deuren die het kanaal en de bak begrenzen gelijk te sluiten, begint de bak aan zijn 68 meter hoge en anderhalve kilometer lange afdaling. De 5000 ton wegende bak rijdt op 236 treinwielen over vier rails; het contragewicht dat in een goot onder de bak de andere kant op beweegt, rijdt over weer andere rails. Het gewicht en de bak zijn vrijwel in evenwicht, de dalende van de twee is steeds iets zwaarder dan de stijgende. De bak is met een eigen kade uitgerust, die als we erop stappen van een metalen rooster gemaakt blijkt te zijn, waar je dwars doorheen kijkt. Beneden zie je de paden naast de rails en de honderden spoorwielen waarop de bak zich voortbeweegt. Als je probeert over de kade mee te lopen op punten waar de bak een lantaarnpaal passeert, blijkt dat je nog behoorlijk door moet stappen om de snelheid van de bak bij te houden: het gaat zeker met vijf kilometer per uur naar beneden. In een goed halfuur is de operatie dan ook voltooid en sluit de bak beneden weer aan op het kanaalpand daar. Daar volgt de openingsprocedure van de twee deuren weer, die ik nu pas begin te snappen. Beide deuren worden als de

bak wegrolt door de druk van het water in het pand op de deur van het pand, en in de bak op de deur van de bak) tegen hun rubber afdichtranden gedrukt. Als de bak aan de andere kant tegen de aansluiting wordt gereden, laat men door een van de kleppen water toe tussen de twee deuren, zodat het drukverschil wegvalt, en de deuren na aan elkaar gekoppeld te zijn naar boven gehesen kunnen worden. Simpel, maar je moet er maar opkomen!

Na het hellend vlak resten ons nog de sluisen van Ittre, Lembeek, Halle, Lot, Ruisbroek, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek (5 t/m 11). Daarvan is alleen de sluis van Ittre een zeer grote en hoge: men daalt er maar liefst 13 meter! Wij zien tot ons verdriet de sluis net sluiten als we er aankomen, en navraag naar de duur van ons oponthoud valt bovendien verkeerd bij de sluiswachter, die geïrriteerd gaat doen en allerlei frustraties over zijn baan op ons begint te spuien. Een lang oponthoud riskerend besluiten we hem uiteindelijk, als het echt onbeleefd wordt wat hij er allemaal uitkraamt, toe te voegen dat hij een ander beroep moet nemen als hij het werk zo vervelend vindt, en keren hem demonstratief de rug toe om op De Wilhelmina rustig af te wachten wat er gaat gebeuren. Hij weet ons verblijf dan ook met nog net wettige middelen (ik moet wachten op opvaart/opvaart voorbij en wij de sluis in / ik moet wachten op afvaart / afvaart arriveert drie kwartier later) tot twee uur te rekken! U bent maar gewaarschuwd.

Na de sluis van Ittre dalen we in een gestaag tempo af naar Brussel. De eerste panden blijken nog omringd te zijn door industrie. Hoogovens, petrochemie en cement blijken de boventoon te voeren, en de oevers van het kanaal doen meer denken aan de Scarpe dan aan het Canal du Centre. Na Lembeek, bij de nadering van het fraaie stadje Halle, wordt dat echter anders. Geleidelijk aan wordt de oever landelijker en de doorvaart in Halle tussen de bijna Parijs aandoende kaden is ronduit fraai. Typisch is hier ook de steeds wisselende eentaligheid op de sluisen: Ittre heet nog *écluse*, Lembeek, Halle, Lot en Ruisbroek heten sluis, en Anderlecht en Molenbeek heten zowel *écluse* als sluis: rare jongens, die Belgen!

De doorvaart door Brussel is smal en voert tussen hoog opgemetselde kaden, waarvan de stuurboordkade zelfs een meter boven het kanaal is uitgebouwd om het verkeer wat meer ruimte te geven. Een hefbrug wordt hydraulisch omhoog gedrukt en als we de laatste sluis van Sint-Jans-Molenbeek weer uitvaren, komt ook het Brusselse riool in het kanaal uit. We varen tussen de enorme vuil witte schuimvlokken door een smalle rechte geul, die uiteindelijk uitkomt in het Vergrote Dok of het *Bassin de Batelage*, waar duizenden binnenvaartschepen in passen maar er slechts twee liggen!

Nog enkele vaste bruggen scheiden ons van het Zeekanaal naar de Rupel en van de Brusselse Zeehaven. We varen onder andere de koninklijke jachthaven voorbij, die pal achter de paleistuinen van het paleis van koning Boudewijn en koningin Fabiola ligt, en als we de laatste vaste brug gepasseerd hebben, bevinden we ons in de

zeehaven. Grote zeegaande schepen liggen hier inderdaad te laden en te lossen, en alle maten van het vaarwater blijken plotseling een veelvoud van wat ze tussen Charleroi en Brussel zijn. Bruggen zijn minstens dertig meter breed, meestal meer, en de hefbruggen blijken tot wel dertig meter hoog geheven te kunnen worden! Als we de nieuwe sluis van Zemst naderen, met de grote borden waarop in een onontcijferbare code rode en groene driehoeken en cirkels oplichten (de driehoeken schijnen voor de zeevaart te zijn en de cirkels voor de binnenvaart, maar wat ze precies aanduiden hebben we nergens kunnen vinden!) en met zijn kantelende sluisdeur, maar vooral met zijn gigantische afmetingen van 205 bij 25 meter, zien we de vorm die het zeekanaal binnenkort over de hele lengte zal hebben, als de nieuwe Scheldesluis bij Hingene klaar is die de oude sluis Wintam moet vervangen; immers, de 114 bij 15,75 meter van die sluis Wintam is te klein voor de moderne zeescheepvaart. De sluis bij Hingene krijgt dezelfde afmetingen als die van Zemst, waarmee de zeehaven van Brussel voor moderne zeeschepen ontsloten zal zijn. Maar tot het zover is, moet de vaart nog via Wintam en de Rupel, hetgeen bij laagwater ook een behoorlijke hindernis oplevert.

Wij knopen 's avonds vast in Willebroek, in de oude kanaalarm die ooit aansluiting gaf op de Rupel bij Boom, maar die nu door een dam van de Rupel gescheiden is. In Boom kan gegeten worden, en voor deze laatste avond in België bezondigen wij ons aan een enorme zak Vlaamse frites!

Op de ochtend van 6 november schutten we al om zeven uur met een Nederlands binnenvaartschip, de Hiltse uit Rotterdam, mee de sluis van Wintam door, de Rupel op net na hoogwater, zodat we in een razend tempo de afstand naar de Schelde, en vervolgens ook de afstand naar Antwerpen, afleggen. De nadering vanuit het zuiden is bijna omgekeerd evenredig met die uit het noorden: een prachtige skyline markeert de plaats waar vanaf de middeleeuwen vanuit Antwerpen scheepvaart werd bedreven. Rond het Steen zijn de fraaie kaden nog ongeschonden en het zicht op de vele torens en zeventiende-eeuwse bouwwerken is bijzonder imposant.

Door middel van de marifoon van de Hiltse slagen we er zonder veel problemen in om de Royerssluis binnen te lopen. We hebben immers al een FD-nummer en de melding levert ons het bericht op dat we als vierde schip, dus nog vooraan in de sluis, net naast de eerste drie geladen schepen moeten passen met onze geringe breedte. Als we in de sluis liggen, blijkt tot onze verrassing één van die drie andere schepen de Olaila te zijn, het Canal du Nord-schip waarmee we samen door de eerste sluisen van dat kanaal zijn geschut, op 31 oktober en 1 november. Hij heeft er, rechtstreeks varend over Gent, blijkbaar even lang over gedaan om hier te komen als wij met de omweg over Brussel!

Alom elf uur lopen we de havens van Antwerpen in en we besluiten de douane in het kanaaldok maar niet aan te doen. De buienwind die er waait, stuwt de golven zo hoog op dat de volledig overbodige aanmelding ons het risico van stukgeslagen

worden tegen de kade niet waard is. Zo varen we om half een de Schelde-Rijnverbinding op, nog voor één uur zijn we België uit en varen we Nederland binnen, in de stromende regen: heel toepasselijk dus. De meldprocedure bij de Nederlandse douane op de Kreekraksluizen verloopt zoals alle andere met een 't is in orde', en het laatste buitenlandse geld wordt op de sluisen ingewisseld tegen klinkende Nederlandse guldens. We zijn weer in het binnenland!

4.4 Weer thuis

Zodra we weer in Nederland varen, begint om twee redenen de haast weer toe te nemen. Ten eerste is het weer, voor het eerst sinds ons vertrek op 1 oktober, nu consequent slecht: het regent veel en de temperatuur is zo laag dat we het grootste deel van de tijd een van de kachels in de stuurhut aan moeten hebben. Ten tweede blijkt de nadering van thuis de nestgeur-effecten te hebben waar alle wezens last van schijnen te hebben. Dicht bij huis begint de wens om thuis te zijn plotseling heftig toe te nemen.

Niets kan ons dan ook verhinderen de laatste paar honderd kilometer in een verhoogd tempo af te leggen. We varen de gehele middag van 6 november met 1850 toeren per minuut en behalen een gemiddelde snelheid van wel zestien kilometer per uur. Om even na zes uur kunnen we dan ook vastmaken in het fraaie binnenhaventje van Willemstad, aan het Hollandsch Diep, nog zo'n 120 kilometer varen van huis. Omdat we zo laat binnenlopen en de volgende dag om zeven uur weer vertrokken zijn, missen we het gebruikelijke bezoekje van de havenmeester en sparen ons zodoende het liggeld voor een nacht uit. In Willemstad doen we wat heel veel Nederlanders uit heimwee doen na een lang verblijf buitenslands: we gaan chinezen!

De volgende dag om zeven uur lopen we in het donker de haven uit. We varen op de lichtboeien naar de Dordtse Kil en vandaar via de Oude Maas en de Noord naar de Lek, die we om precies half tien al bereiken. We draaien de Lek stuurboord op, richting Vreeswijk en Lekkanaal/Amsterdam-Rijnkanaal via de Prinses Beatrixsluizen.

Op de Lek varen we tot onze niet geringe verbazing de Rikus uit Wolvega voorbij, het schip waarachter we in het Canal de l'Aisne à la Marne de sluizentrap naar de Mont de Billy tunnel hebben gevaren, dat met een lading veevoer op weg was naar Doetinchem. Die hebben er óók behoorlijk de sokken ingezet, om nu, al vóór ons, uit Reims in de Lek gekomen te zijn! Tijdens het voorbijvaren worden vriendelijke handen opgestoken.

Om half een draaien we de voorhaven van de Prinses Beatrixsluizen in en we zijn binnen het half uur de enorme sluis door. De vijfenveertig kilometer Amsterdam-Rijnkanaal naar het Binnen-IJ leggen we in drie en een half uur af.

Op 7 november om klokslag vijf uur meren we, met een bedrijfsuren-teller die door een of ander ongelofelijk toeval op PRECIES 600 uren staat, op ons punt van vertrek in Amsterdam af, 38 dagen na het begin van onze avontuurlijke tocht, 897 uur om precies te zijn. Daarvan hebben we blijkens de teller 323 uur en 42 minuten varend doorgebracht. In die tijd hebben we een afstand van 2250 kilometer afgelegd.

Ons doel, de haven van Marseille, hebben we niet gehaald, maar één ding is zeker: we hadden deze tocht voor geen goud willen missen en zijn zelfs zó begeesterd geraakt dat we zeker weten dat we de poging zullen herhalen. Immers, er resteren nog zoveel kanalen die de moeite van het bezien meer dan waard zijn; er ligt nog zoveel avontuur te wachten in de Franse waterwegen; en er zijn nog zoveel ontdekkingen te doen dat deze reis zeker niet de laatste geweest zal zijn. Want het is onvergetelijk prachtig en wie het één keer gedaan heeft, is voor de rest van zijn leven verknocht aan deze vorm van reizen.

De Wilhelmina, die ons al die dagen gehuisvest en vervoerd heeft, en die ons zo trouw heeft gediend zetten we met weemoed en pijn in het hart op stal voor de winter; en al in de dagen die volgen op onze thuiskomst, bij het vertellen van onze avonturen aan vrienden en familie, voelen we het heimwee naar het avontuur! Diep in ons hart weten we het nu al: wij gaan vast en zeker nog vóór het einde van deze eeuw nog een keer VAREN IN FRANKRIJK!

4.5 Nabeschuwing

Enkele dagen na onze thuiskomst beginnen de herinneringen aan de reis op hun juiste plaats te vallen, en als de werkzaamheden van het schoonmaken en opruimen en wassen en wegbergen klaar zijn, en alle geleende zaken terugbezorgd bij hun eigenaars, beginnen we met de voorbereidingen voor dit boek. Veel gepeins over de prachtige ervaringen zijn het gevolg en de samenvatting van deze ervaringen hebt u hierboven kunnen lezen. Ons enthousiasme voor het bevaren van de Franse waterwegen moet daaruit wel duidelijk zijn geworden en als alles goed is hebben we een deel van dat enthousiasme kunnen verklaren en misschien zelfs op u overgedragen.

Toch blijven er voor de aspirant-Frankrijk-vaarder nog veel zaken onbekend en onbesproken, waardoor een eerste reis naar Frankrijk altijd een spannende, en soms zelfs een beangstigende, ervaring zal blijven. De wetenschap dat de gang van zaken op het water in Frankrijk sterk afwijkt van die in Nederland, is enerzijds voor veel mensen een reden om er eens te willen gaan kijken, anderzijds zal het velen daarvan ook juist weerhouden.

Wat ons met alle spanning en avontuur altijd opgevallen is, is nu juist hoe ideaal de kleinere vaarwegen in Frankrijk kunnen zijn voor Nederlandse pleziervaarders: het ontbreken van grote snelle scheepvaart (die in Nederland vaak gevaar voor kleine

schepen oplevert), de nabijheid van de wal, het ontbreken van gevaarlijk ruim vaarwater, de standaardisering in alle vaarwegafmetingen, en de rust en kalmte waarmee alles gebeurt wat met de navigatie te maken heeft, het zijn allemaal factoren die de varende reiziger een ontspannen en aangenaam verblijf op de Franse waterwegen garanderen.

Bovendien is de afstand van de meeste plaatsen in Nederland tot de interessante vaarwegen waarover het in dit boek gaat, niet zo groot, dat de haalbaarheid binnen het bestek van een vakantie erdoor in het geding zou komen. Langs de meeste routes bereikt men de Franse grens binnen een week en vanaf de diverse grensplaatsen is een scala aan routes mogelijk: het tweemaal bevaren van dezelfde route kan daarbij altijd gemakkelijk worden vermeden, zodat de tocht van begin tot eind spannend is. Ervan uitgaande dat iemand op de heen- en terugreis redelijk lange vaardagen maakt, maar in Frankrijk zelf ook wel wat wil rondkijken en steden en dorpen zal willen bezoeken, zijn de volgende suggesties voor een aantal tochten van verschillende lengte door ons uitgerekend.

Tocht van drie weken

Vanuit Nederland via Antwerpen en Gent (of Terneuzen en Gent) naar Mortagne-du-Nord; via de Schelde, het Canal de la Sensée en het Canal de la Haute-Deûle naar Lille, en via de Deûle naar de Leie; dan via de Leie naar Kortrijk en terug naar Gent en Nederland.

Vanuit Nederland via Charleroi en de Sambre naar Fagniers; via het Canal de Saint-Quentin en de Schelde terug naar Antwerpen en verder naar Nederland.

Tocht van vier weken

Vanuit Nederland naar Givet (aan de Maas op de Belgisch-Franse grens); over de Maas naar Pont-à-Bar; over het Canal des Ardennes en het Canal Latéral à l'Aisne en het Canal de l'Oise à l'Aisne naar Chauny; over het Canal de la Sambre à l'Oise en de Sambre terug naar Charleroi; via Brussel en Antwerpen weer naar Nederland.

Vanuit Nederland via de Schelde, Canal du Nord, Oise en Seine naar Parijs, en via de Marne, Canal de l'Aisne à la Marne en Canal des Ardennes naar Givet en de Maas, en vandaar terug naar Nederland.

Tocht van vijf weken

Vanuit Nederland via de Maas naar Toul; vandaar via het Canal-de la Marne au Rhin naar Vitry-le-François; via het Canal Latéral à la Marne en de Marne naar Parijs, via de Seine en de Oise naar Compiègne; vanaf Compiègne via een der drie beschikbare routes (Canal du Nord, Canal de Saint-Quentin of Sambre) terug naar Nederland.

Tocht van zes weken

Vanuit Nederland via de Maas, het Canal de l'Est (branche Nord én branche Sud) en

de Saône naar Saint-Jean-de-Losne, via een der drie centrumverbindingen:

- Canal de Bourgogne en Yonne
- Canal du Centre en Canal Latéral à la Loire en Canal du Nivernais en Yonne
- Canal du Centre en Canal Latéral à la Loire en Canal de Briare en Canal du Loing

naar de Seine, vandaar naar Parijs: vanaf Parijs hetzij over Seine en Oise, hetzij over de Marne terug naar Nederland.

Afhankelijk van de hoeveelheid beschikbare tijd, de snelheid van het betreffende schip en vooral de wenselijkheid van veel en langdurig verblijf in de plaatsen die men passeert, kan men uit bovenstaande routes een keuze maken, waarbij de in onze reisbeschrijving per dag afgelegde afstanden haalbaar zijn; wel moet daarbij opgemerkt worden dat wij gedurende een groot deel van de tocht, wegens onze haast, per dag de maximaal haalbare vaartijd ook daadwerkelijk hebben gebruikt. Als men voor plezier en ontspanning vaart, is het aanbevelenswaardig een rustiger schema aan te houden, met meer mogelijkheden voor pauzes en uitstapjes naar de talrijke bezienswaardigheden die men passeert. Pas dan geniet men optimaal van de mogelijkheden die een tocht door de Franse waterwegen biedt.

5 Vaarvoorschriften, benodigdheden, adressen

5.1 Papieren

5.1.1 Vlaggenbrief

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! De noodzaak de vlaggenbrief werkelijk te hebben heb ik echter zelf nooit ondervonden. Douanebeambten riepen tot nu toe altijd '*c'est bon*', en andere vormen van controle heb ik, ondanks mijn vele vaaruren in Frankrijk, nooit meegemaakt. Wel moet men, bij de eerste Franse sluis, een document hebben waaruit lengte, breedte en tonnage blijkt, in verband met de doorvaartpapieren die men hier krijgt en die voor het hele land geldig zijn.

5.7.2 Vaarbewijs

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 (ARP, BPR) in steeds de laatste versie aan boord zijn. Ook op deze zaken heb ik persoonlijk nimmer een controle meegemaakt.

5.1.3 Verzekering

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.

5.2 Douane

5.2.1 Invoerrechten

Voor een maximale duur van zes maanden krijgt men vrijstelling van invoerrechten over het schip. De vrijstelling geldt in principe alleen voor privégebruik en vervalt zodra men het schip verhuurt of ver-chartert. Naar deze zaken wordt overigens bij de grens al helemaal niet meer gevraagd; wie erop staat deze vrijstelling te

verkrijgen, moet zelf actie ondernemen. In bijzondere gevallen kan de vrijstelling tot een jaar worden verlengd (bijvoorbeeld als men in april naar het zuiden wil varen en pas na een lange onderbreking in het najaar terugkeert).

5.2.2 Deviezen

In- en uitvoer van deviezen is officieel niet beperkt in Frankrijk. Aanbevolen moet worden om in principe niet meer dan 5000 Franse francs contant mee te nemen en de rest van de benodigde fondsen in de vorm van postbankkaarten (bij de postkantoren), of creditcards te verwerven.

Binnenkort is automatisch opnemen van geld met de in Nederland gangbare elektronische bankpasjes ook in Frankrijk mogelijk. Met eurocheques blijkt het opnemen van geld niet altijd even gemakkelijk: veel banken die geen wisselkantoor zijn nemen, ondanks dat men ze in Franse valuta kan uitschrijven, geen buitenlandse eurocheques meer aan, waardoor men juist langs de vaarwegen -- die immers veelal ook door niet erg toeristische streken voeren -- aardig onthand kan zijn.

Creditcards worden in Frankrijk op grote schaal gebruikt: met VISA kan men overal terecht, maar ook met MASTERCARD-EUROCARD kan op veel plaatsen worden betaald.

5.2.3 Consumptiegoederen

In- en uitvoer van consumptiegoederen is tot 1992 nog aan enige beperkingen onderhevig; daarna is deze in- en uitvoer geheel vrij, mits de producten in Frankrijk toegelaten zijn. Met name op de invoer van softdrugs worden Nederlandse schepen vaak gecontroleerd en de straffen die daar in Frankrijk op staan zullen veel Nederlanders als barbaars en middeleeuws beschouwen. Men is dus gewaarschuwd!

5.2.4 Brandstof

Gasolie (ook 'rode', dus laag belaste) mag men tot maximaal de inhoud van de bunkers invoeren, maar men mag in Frankrijk zelf géén rode diesel bijtanken. Men moet de gewone, met hoge accijns belaste dieselolie tanken, wat aardig in de papieren kan lopen bij lange tochten!

5.3 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 zwemvest-verplichting bij vaart tijdens mist, sneeuw, ijzel of ijsgang
- absolute voorrang voor de beroepsvaart

- het verbod om bij afwezigheid van de sluiswachter een sluis te bedienen (uitgezonderd de automatische sluisen als 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.

5.4 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 en de voorgeschreven verlichting (die weliswaar meestal niet voor nachtvaart nodig zal zijn, maar wel in tunnels en overdag bij slecht zicht voorgeschreven is). 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 sloopshuid 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 vaak 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, water-vulslang, 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 zgn. camping-aansluiting) komen in Frankrijk vrijwel niet voor het handigst is het maken van een verloopkabel met aan het stekkerende een Franse geaarde 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, minstens twee maar liever vier, 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 drie centimeter dik kunnen voor niet te zware schepen (tot zo'n vijftien 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!

5.5 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 Navicarte/Editions Cartographiques Maritimes (ECM). 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. Die van ECM 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' ECM:

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 kaarten zijn, naast vrijwel alle andere uitgaven op het gebied van scheepvaart en navigatie, 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 enige 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 sluisen, 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 ECM heeft een overzichtskaart, waarop op zeer overzichtelijke wijze de vaarwegen staan vermeld met daarvan steeds de bevaarbaarheid volgens de klasse-indeling van de binnenscheepvaart. De maten die bij elke klasse horen zijn er overzichtelijk op vermeld.

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 sluisen, 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 boekje 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 koffiezetapparaten, van koelkast tot en met slacouvert), zodat men met weinig bagage naar Frankrijk kan reizen. De boten zijn beschikbaar in verschillende formaten, variërend van 7 X 3 meter voor twee personen tot 14 X 3,50 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. Enkele bedrijven die zich met deze vorm van verhuur bezig houden zijn:

Navifrance, 172 Bd Berthier, 75017 Paris

Blue Line, B.P. 21, 11400 Castelnaudary

Loisirs Accueil Yonne, 1-2. Quai de la République, 89000 Auxerre

Ook op de waterkaarten van de diverse Franse regio's staan veel adressen en telefoonnummers van soortgelijke verhuurbedrijven vermeld. De Franse toeristenbureaus (*Syndicats d'Initiative*) kunnen u ook goed wegwijs maken.

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' (van slaapgelegenheid in het ruim voorziene binnenvaartschepen) tot de zeer dure cruises (waar tien à twaalf mensen in comfortabele hutten overnachten en de hele dag verwend worden met exquisite dranken en spijzen). Voor deze vorm van reizen kan men het best met een reisorganisator contact opnemen, of met het *Syndicat d'Initiative* van de streek waar u wilt varen. Vooral in Bourgogne is een groot aanbod van deze vorm van waterrecreatie, maar wel moet u zich terdege informeren over de geboden kwaliteit

van de accommodatie; die verschilt namelijk nogal tussen de diverse bedrijven. Sommige Nederlandse charterbedrijven organiseren ook reizen naar Frankrijk met schepen. Uw eigen reisbureau kan u daarover nader informeren. Voor alle arrangementen en mogelijkheden geldt: een week op het water verschaft u evenveel rust als een maand op het strand, en het gaat bovendien met minder verveling en meer avontuur gepaard. Ik wens u dan ook een GOEDE VAART.

NAWOORD bij de gedigitaliseerde versie.

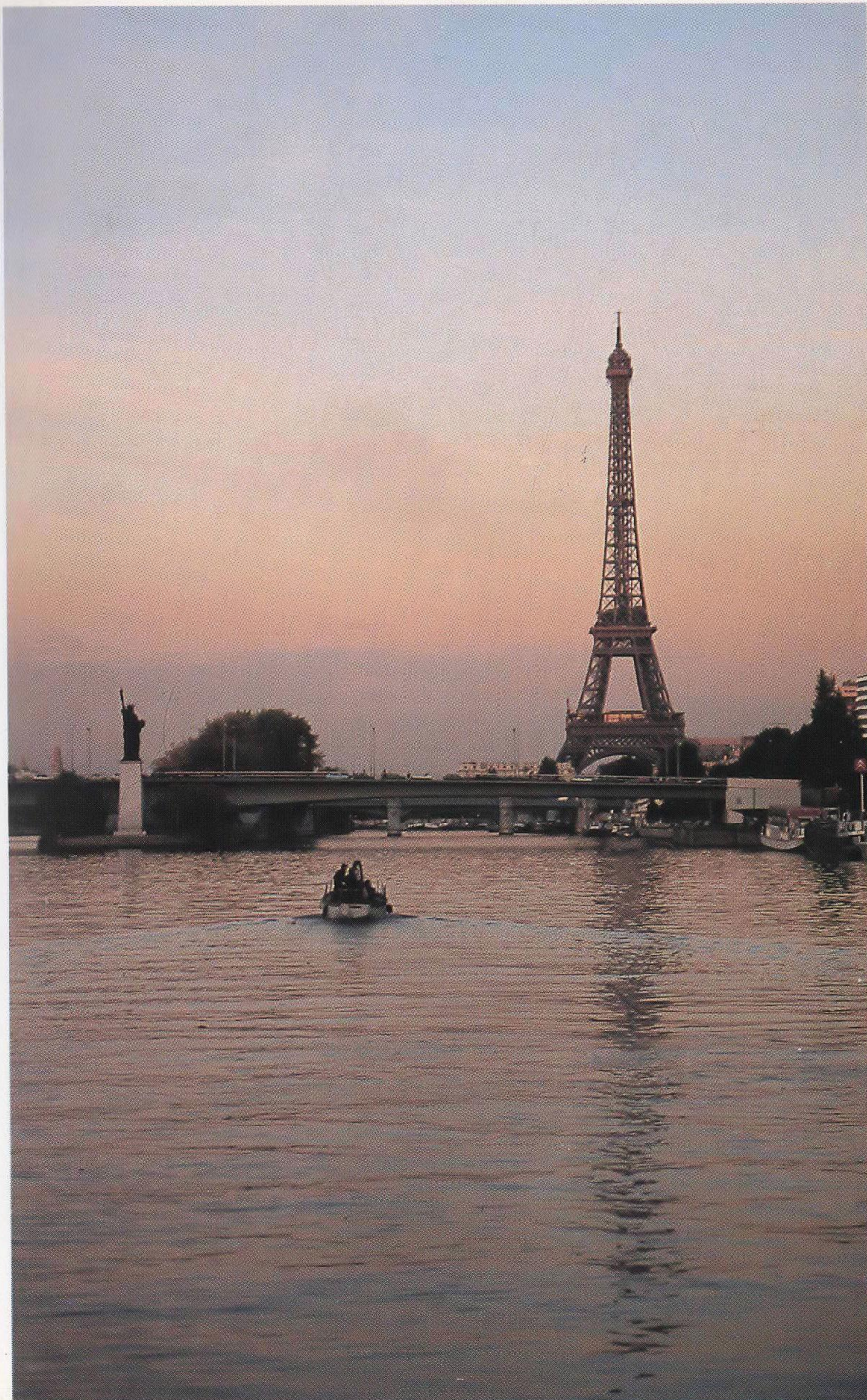
Het boekje 'Varen in Frankrijk 2' is uitgegeven in 1991, en geschreven in de twee jaren daarvoor. Bij de digitalisatie van de oorspronkelijke uitgave, die ik in 2020 heb gedaan, bleek hoe ongelofelijk verouderd en achterhaald de informatie uit het boekje was: in vijfendertig jaar is de werkelijkheid totaal veranderd, en het leven van alle dag nog meer.

Bovendien heb ik me, in lijn met het einde van hoofdstuk 4.4, kort na het schrijven van dit boekje gestort in het avontuur van 'binnenschipper worden': ik heb samen met mijn partner, Peter Feenstra, tot eind 1999 gevaren met een 'spits', en ook voornamelijk op Frankrijk. Mijn kennis over de Franse wateren is daardoor in korte tijd enorm toegenomen. En bovendien heb ik in de daarop volgende vijftien jaren reisplanning- en kaartsoftware voor de scheepvaart geproduceerd, waardoor ik nóg meer kennis mocht verwerven over het onderwerp. Daarom werd het me bij de bewerking in 2020 duidelijk, dat op de tekst van het boekje het een en ander aan te merken is, niet alleen omdat zaken gewijzigd zijn, maar óók omdat mijn *know-how* in 1991 op veel punten tekort schoot.

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



1. De 'ijzeren dame' aan stuurboord, en de oorspronkelijke versie van het vrijheidsbeeld aan bakboord: zo'n beeld blijft in je geheugen gegrift!



2. Over het Canal Saint Martin zijn deze kunstige voetbruggen gebouwd; haast iedere passant staat even te kijken naar het vervullen van de sluis, als er een schip geschut moet worden.



3. In Cépoij aan het Canal du Loing lijken de kaden wel op een miniatuur-Parijs: recht opgemetseld, en met het jaagpad onder de bruggen door. De bakker, slager en kruidenier lijken wel zó uit een openluchtmuseum overgeplaatst te zijn...

4. Hoewel de kanalen nergens echt breed zijn, is de breedte van de sluisen wel héél erg krap: 5,05 meter om een 'péniche' van 5 meter breed te schutten!

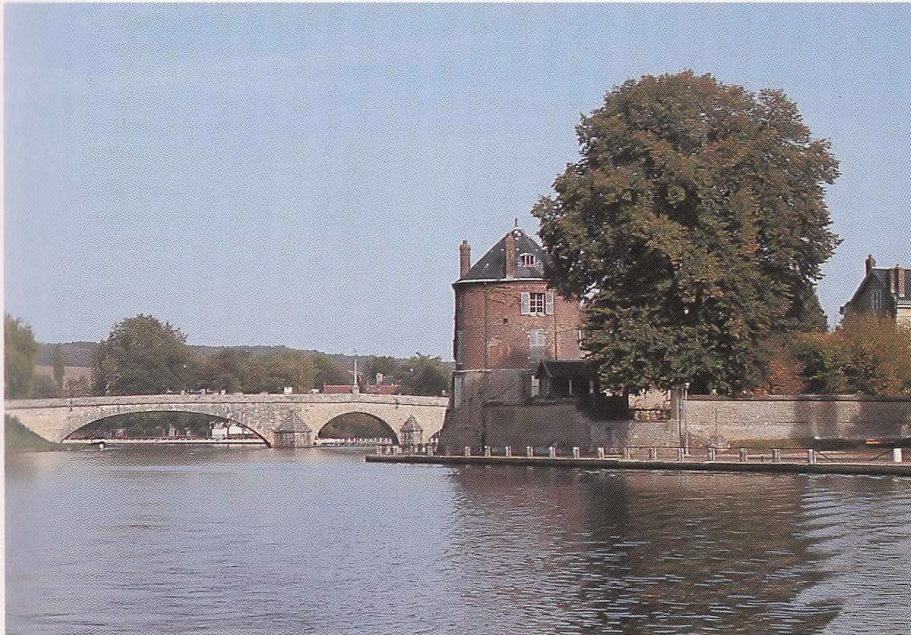




5. Waar het Canal du Loing overgaat in het Canal de Briare, kwam ooit het Canal d'Orléans op de route uit: nu ligt het restant van deze oude verbinding bedekt onder een dikke laag kroos.

6. Voor wie graag aan het water woont: dit schitterend gelegen huisje staat te wachten op een rust-zoeker...





7. Villeneuve sur Yonne: de pracht van Bourgogne is hier overal langs de rivier zichtbaar.

8. In Armeau is de cultivering van klimplanten tot een ware kunst ontwikkeld.

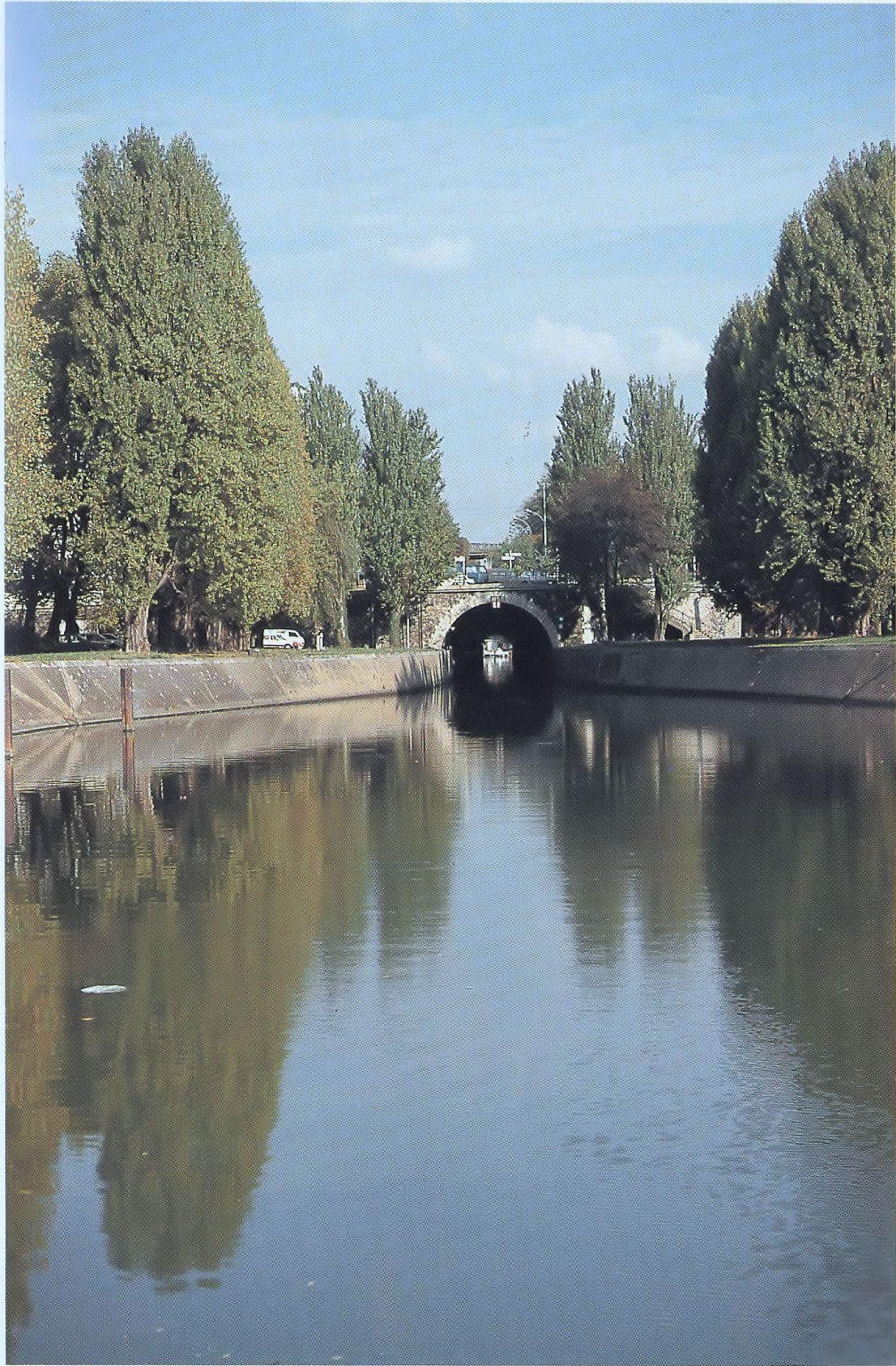




9. Langs de Seine staan 'leuke woninkjes': optrekje, tuintje, botenhuisje...

10. De Wilhelmina kan even rusten tegen de sluiskade, terwijl sluiswachter en bemanning wachten tot de kolk vol is, waarna de reis over de Marne vervolgd kan worden.

11. Hoewel de Seine-kaden het bekendst zijn, is de Marne-oever op veel plaatsen mooier en sierlijker: hier de tunnel bij St. Maur, in het oosten van Parijs.





12. De tunnel onder de Mont-de-Billy toonde een groen licht: toch is het maar goed dat we de navigatielichten van deze spits zagen, voordat we zelf de tunnel in voeren: er bleek nog wel degelijk een tegenligger in de smalle buis te zitten!

13. Langs het Canal de l'Aisne à la Marne staan de resten van de 'jaag-treintjes' te roesten naast hun overwoekerde remise.

