

Vakantie 2004 via de Franse kanalen naar de Middellandse zee Deel 1 - van Niftrik tot aan de Middellandse zee

Niftrik

Op 31 maart rond 10.00 uur vertrekken we uit de haven van de Batavier. De dagen voorafgaand zijn we druk geweest met het in het water laten van de boot, de laatste klusjes en het inpakken voor de lange reis. Het is prachtig weer, dat maakte de laatste dagen aangenaam vertoeven in de haven.

Maastricht

We zijn echte kilometervreters (op kanalen zijn het geen mijlen) geworden, na 3 dagen zij we al in Maastricht. Helaas met amper 10 km van de 160 gezeild. De 2e dag was een ongeluksdag het begon direct al na vertrek, de afdichtingring van het oliefilter stuk. Bij de vervanging de zaak te vast aangedraaid, met als gevolg de helft van de olie in de bilge. Gelukkig konden vrij gemakkelijk aan een nieuwe komen en onze weg vervolgen. Nog maar net bekomen van alle stress, ter hoogte van Venlo, de dieseltank leeg. We haalden het net niet om de vluchthaven in te gaan en moest er midden op de Maas een reserve tank te worden geleegd. Overigens bijna elk jaar aan het begin van onze vakanties hebben we motorproblemen en leert de ervaring dat we het ergste nu gehad hebben.

Een echte meevaller was de eigen gemaakte zonne/regen tent, deze past goed en staat prima. De verwachting is dat we er nog heel veel plezier van zullen hebben. Tot nu toe hebben we vooral zon gehad.

In de passantenhaven van Neer, welke zeer verzorgd is, hadden we pracht plaats langs een groen walletje waar we van de Kaaiman een echte motorboot hebben gemaakt. De zeilen in de zakken en de mast geheel plat met daarop gebonden de giek en de spinakerboom. In Maasbracht hebben we samen met vrienden nog lekker gegeten en ook afscheid van hen genomen. Langzamerhand begint het door te dringen dat we aan een heel lange tocht bezig zijn.

Zaterdag 3 april, het waait erg hard, donkere luchten trekken over, gelukkig laat de zon zich ook zien. Een mooie dag om in Maastricht te blijven, boodschappen doen en met veel moeite een internetcafé vinden waar je ook kunt uploaden. Uiteindelijk is het gelukt, tijdens het zoeken hebben we volop de stad kunnen verkennen, tenslotte nog een tankje gasolie en we zijn klaar voor de volgende dag.

Zondag, aanvankelijk regen maar bij de sluis de Lanaye komt de zon door, we melden ons aan en krijgen voor € 1,05 en 2 facturen het recht om de Belgische wateren te bevaren, dom genoeg antwoord ik op de vraag, waar naar toe, Huy er van uitgaande dat het om ons doel ging van die dag, later bleek dat ik na Huy opnieuw € 1,05 moest betalen voor de rest van de vaarroute naar Givet, dit had ook direct op kunnen geven. Bij diverse sluizen moet je de trap op naar het bureau om een stempeltje te halen. Vaak lukte dat tijdens de wachttijd en klauterde Jan menig trapje op om de Belgen tevreden te houden.



kaaiman met zonnetent

Luik

Ons doel Huy bleek die dag niet haalbaar omdat er aan de sluis na Luik werd gewerkt en meerden we om 12.00 uur in Luik af, waar we nog konden genieten van een zondagsmarkt in een warm zonnetje.

Maandag 5 april we moeten nog tot 12 uur wachten voordat de sluis zo ver is, dit deel van de Maas na Luik is afschuwelijk, ontzettend smerige industrie die letterlijk zwart ziet van de viezigheid. Het industriegebied, later wel wat schoner, houdt aan tot Huy, daarna krijgen we



het idee dat we in de Ardennen varen. Allengs wordt de natuur steeds mooier maar het weer blijft koud, guur en nat. Gelukkig ook zonnige perioden maar vooral door de onaangename temperatuur willen zo snel mogelijk naar het zuiden. Na een onrustige avond aan de kade van Andenne, door de toch nog redelijk drukke scheepvaart, varen we in 1 ruk door naar Dinant. Vanaf het water zien we het mooie van Namen maar we stoppen niet we pakken daarna nog 7 sluizen en belanden in Dinant, hartje stad. De touwen zijn

nauwelijks vast gemaakt of men komt al liggeld innen (€ 7,50) zonder voorzieningen, dus we blijven maar 1 nacht. De volgende morgen al weer om 9 uur op pad, het weer is bar slecht, de omgeving vergoedt veel.

Frankrijk lonkt en om 12 uur passeren we de grens België/Frankrijk en kopen we ons kanalenvignet in ons optimisme lijkt een 30 dagen vignet € 78,- voldoende. Achteraf hadden we voor € 30,- meer beter een jaar vignet kunnen kopen. Ook de besparing op de brandstof gaat aan onze neus voorbij, het laatste benzinstation voor de grens is gesloten.

De kleine "peniche" sluizen zijn prachtig, vandaag hebben we er 7 gehad waarvan 5 automatisch (handbediend komt in dit deel niet meer voor), op dit moment hebben we daar zeker nog niet genoeg van. Wel dringt door dat het nog een heel lange reis is, die 30 dagen zullen we zeker nodig hebben zoals het er nu uitziet. Overigens hoeft je alleen maar de vaardagen op het vignet aan te geven voor de rest blijft deze het hele jaar geldig. we overnachten in Fumay langs een mooie kade en aardige "capitaine" die ook Engels spreekt.



En voor € 6,50 heb je er elektra en douches bij. Gelukkig een warme avond bij het elektrisch kacheltje, want het is nog steeds erg koud 's nachts tot het vriespunt. De volgende ochtend maken we kennis met de Franse slag, om 8.30 uur zouden we kunnen douchen, dit werd ruim na 9.00 uur. Bij de volgende sluis bleek er een stuk hout tussen de deuren te zitten en moesten we wachten op een duiker die de zaak zou herstellen. Overigens sloten we

weer aan bij onze burenen die al 2 uur eerder vertrokken waren en in de geblokkeerde sluis lagen. We ondervinden geen verder oponthoud, het sluisen lijkt allemaal vanzelf te gaan. per sluis ongeveer een kwartier afhankelijk van het hoogte verschil. Dit zit tussen de 1.5 en 4 meter. Bij de laatste is het voor Jan een flinke klim langs de trap omhoog met beide uiteinden touw bij zich. Deze worden om de bolders gelegd en voor zover noodzakelijk ingehaald. Middels een blauwe stang wordt de sluiswerking geactiveerd, Jan wacht boven op de sluis tot de hoogste stand is bereikt en kunnen we weer uitvaren. We draaien onze hand er niet meer voor om.

In Bogny meren we af, net op tijd want daarna breekt er, kortdurend, onweer met hagel los. We verlangen naar de zon. Op Vrijdag 9 april begint de dag met zon, maar alras krijgt de bewolking de overhand en is het guur, daarom blijven we maar kort in de mooie stad Charleville Mezieres en gaan door naar Sedan. We hebben dan vanaf Niftrik 40 sluisen gehad. Sedan een vrij grote stad met een mooie aanlegplaats met elektra dus de kachel weer aan, dat is nog steeds nodig. We doen er ook inkopen voor het paasweekend in een supermarkt die zover weg ligt dat de fietsen onder uit de boot worden gehaald. Het is wel spannend fietsen, geen fietspaden en het verkeer raast alle kanten op, we komen heelhuids weer terug.

Zaterdag 10 april de dag begint stralend, eindelijk mooi weer ?, helaas in de middag krijgt de bewolking de overhand en steekt de koude NO wind weer op. Gelukkig blijft het wel droog en varen we door tot Dun-Sur-Meuse In feite hebben we 10 km eerder al afscheid van de Maas genomen bij Stenay waar op de sluismuur wordt vermeld dat we naar Arles nog 985 km te gaan hebben, dus een kwart zit er op.

Bij het afscheid van de Maas moet ik denken aan de prestatie van onze burenen thuis, Cor en Ineke Sikkens die de hele Maas, al weer heel wat jaren terug, per kano afgevaren zijn van Frankrijk naar Nederland. Zo vaak, ongeveer 50 keer, bij een barrage uit het water de kano over land verslepen en dan weer verder met een tentje voor overnachting. Een prestatie van formaat nu we zelf dit stuk, stroomopwaarts, gevaren hebben met een comfortabele boot en automatisch bediende sluisen. Na onze vakantie kunnen we onze ervaringen nog eens vergelijken.

Canal de l' Est

Overigens werd de Maas al steeds vaker onderbroken door het kanaal maar officieel zitten we nu op het Canal de l' Est -

branche Nord. De eerste kilometers zijn recht en saai met een verkeersweg direct naast het kanaal maar in de verte zijn de heuvels zichtbaar en wordt het weer mooier. Het landschap is minder spectaculair, de bergen zijn heuvels geworden waar het kanaal, soms onderbroken door korte stukjes Maas, zich tussendoor slingert. Paaszonndag, de koude wind blaast ons om de oren maar de zon schijnt, we willen vandaag naar Verdun de eerste automatische sluis wacht



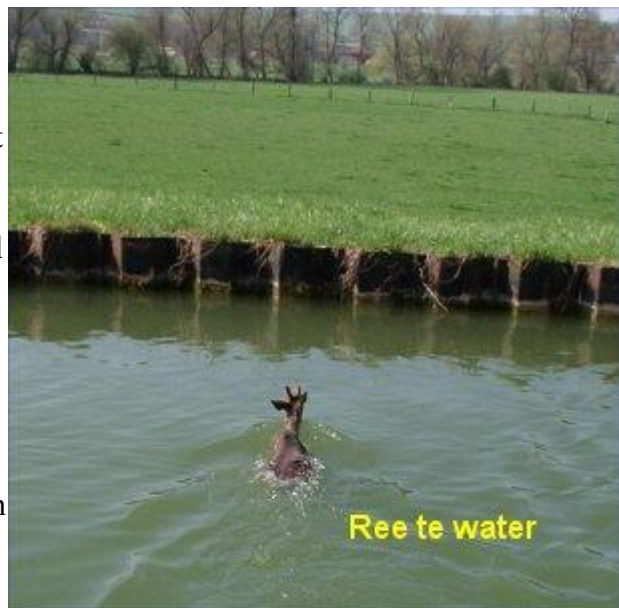
al weer op ons, onze buren zijn een half uur eerder vertrokken. Net als we ons klaar maken doet een vriendelijk dame van de Voies Navigables de France (VNF) ons het verzoek om direct te vertrekken want zij zal voor de rest van deze dag het konvooi begeleiden. Onze buren wachten al mopperend bij de volgende sluis die handbediend is tot wij gearriveerd zijn. We moeten onze afstandbediening inleveren daarmee wordt duidelijk dat het vanaf nu handwerk is. Een sluismeesteres begeleidt ons met 9 sluizen naar Verdun, gezien het zware werk is ze blij met onze hulp. Onder een fris namiddag zonnetje meren we af in Verdun midden in het centrum van de stad. De mooie stad Verdun en de mooie zonnige dag houden ons een dagje aan de wal. Met de fiets klimmen we de heuvels op naar de diverse gedenktekens over de 1e wereldoorlog. Je wordt niet vrolijk van hetgeen je allemaal te zien krijgt en beseft nog eens dat oorlog waanzin is maar helaas nog van alle dag.

Verdun is een plek bij uitstek voor Nederlanders, een mooie ligplaats met water en stroom en dit alles gratis, we hebben gehoord dat sommigen er wel 2 weken blijven liggen, wij houden het korter. Dinsdag 13/4 willen we eerst boodschappen doen en diesel tanken dit moet met de jerrycan, tot nu toe is er in Frankrijk nog geen mogelijkheid geweest om langs de kant te tanken. Daardoor komen we niet mee met de shift van 9.00 uur en moeten wachten tot 13.00 uur voor we door de sluizen kunnen. Helaas is de vroege zon ingehaald door de bewolking en is het opnieuw behoorlijk fris. We varen nu samen op met een Bavaria 34 die standaard een diepgang heeft van 1.80 maar deze is uitgevoerd met een ondiepe kiel waardoor de diepgang slecht 1.35 is, wij met onze diepgang van 1.45 verwachten ook geen problemen. Omdat zij onderweg nog diesel willen tanken overnachten we op een mooie plek bij La Croix sur Meuse, ondanks de bewolking is het wel droog gebleven en is het iets milder. Bij een dag volop zon en een beetje frisse oosten wind sluiten we het kanaal de l' Est-Branche Nord af en gaan voor een halve dag het Marne-Rijnkanaal, dat van West naar Oost loopt, op. Dat betekent 15 sluizen zakken omdat dit kanaal al zijn hoogste punt in midden Frankrijk heeft gehad en dat is even rustiger, geen slustrappen beklimmen maar rustig het afmeren en het touw vieren. De rest van de dag gaan we weer stijgen een stukje gekanaliseerde Moezel en daarna het kanaal de l' Est-Branche Sud.

Tijd voor een **terugblik**(1):

Het kanaal de l' Est/Nord is niet het mooiste deel van de tocht wat dat betreft winnen de Ardennen met groot verschil. Het kanaal heeft zeker mooie stukken maar ook hele stukken die niet direct opvallen door bijzondere schoonheid. Wel zijn er op de route een aantal grote mooie plaatsen zoals Charleville Mesiere, Sedan en Verdun en talloze kleine, echte franse dorpjes met vriendelijke mensen. De natuur kent geen grote verschillen met die van Nederland nu met de zon loopt er veel uit en zijn er mooie kleuren bloei te zien. 1 dag was opvallend in het vrij vlakke stuk na Sedan huisde een IJsvogel die ons een kilometer volgend zijn prachtige, kobaltblauwe, verenkled liet zien. Even verder op een

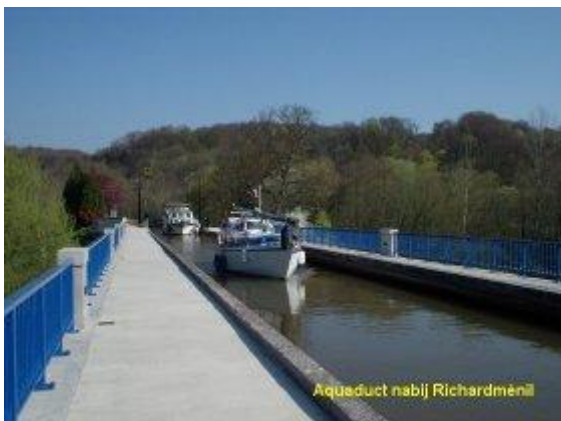
sperwer die in een duikvlucht een buizerd belaagt die in zijn foerageer gebied een hapje dacht mee te pikken. En op een mooi met beboste hellingen omzoomd stukje kanaal een ree die langs de kant zwom met de stalen damwand en daar niet uit kon. Nadat wij gepasseerd waren



zwom het beest terug naar de meer natuurlijke oever waar het makkelijk op de kant kon komen, nieuwsgierig keek het nog even achterom om daarna spoorstrans in het bos te verdwijnen.

De 59 sluisen vanaf Givet vormden geen probleem dit in tegenstelling tot de grote sluisen in België, die zijn behoorlijk lastig door weinig potjes in de muur en het snel vullen van de sluis, het is daar hard werken. Aan de vele sluisen in het kanaal wen je, ze vormen eerder een welkome afwisseling dan een belasting meestal nemen ze niet meer dan 10 minuten om verder te komen. De verschillen die overbruggen moeten worden variëren van 1,5 tot 4 meter en de sluismeesters geven je voldoende tijd om vast te maken, het merendeel van hen lijkt plezier in het werk te hebben. Ze vinden het prettig wanneer je een handje helpt met een deur open en/of dicht draaien, dat ze erg ontvankelijk zijn voor iets extra's hebben wij niet kunnen ontdekken. Aangeboden koffie/thee of andere dranken werden beleefd afgeslagen, een chocolade candybar konden we wel slijten. Bij het nemen van de sluisen (opvaart) was het meest praktisch dat José de boot in de sluis afmeerde en Jan de trap op ging met 2 touwen met een royale lus, eerst de achterste om een bolder zodat de boot niet verder vooruit kan en de voorste lus zover mogelijk naar voren. José bediend de voorlijn op het voordek en Jan de achterlijn vanaf de kade. We maakten gebruik van lange lijnen, hoe verder weg aan een bolder bevestigd, hoe minder je hoeft te verzetten. Meestal gaan er maar 2 schepen in een sluis, de sluiswanden zijn erg modderig, dat is aan de boot goed te zien. Onze ervaring met een plank langs de stootwille is positief met name dat daardoor niet zoveel vuil op de wille komt. E.e.a. afgezet tegen een zeilboot die laag is en niet te breed. Hoge kruisers hebben het vaak iets gemakkelijker, zij kunnen vanaf hun boot in veel sluisen een bolder bereiken. De lage en smalle boten zijn weer in het voordeel bij de tunnels en lage doorgangen, zij kunnen rustig doorstomen terwijl de grote jongens daar heel alert moeten zijn, soms windschermen laten zakken en heel strak door het smalle, maar soms lange, tunneltje varen. Een aandachtspunt is het verkrijgen van brandstof, vanaf Luik zijn er 2 mogelijkheden geweest, 1 in België en 1 in Frankrijk, beiden waren gesloten. Vermoedelijk had dit te maken met het vroege seizoen, dit was ook goed te merken bij de diverse havens, voorzieningen zoals douches en toiletten waren meestal niet beschikbaar. Een voordeel was dat we veel gratis overnachtingen hebben gehad.

Donderdag 15 april, we vertrekken uit Pagny-Sur-Meuse hierna zal de Maas niet meer de nevenrivier zijn en wordt die taak over genomen door de Moezel. We gaan door de langste tunnel van het traject, 860 mtr. bij Foug, deze is verlicht maar de verlichting is pas op volle sterkte als wij al weer aan het eind zijn. Vandaag bevaren we verschillende wateren, te beginnen in het "Canal Marne au Rhin", 15 sluisen-afvaart kort achter elkaar naar Toul, de enige lol is om de tijd steeds scherper te stellen, het kortst was 5 minuten incl. in en uitvaren. In Toul hebben we inkopen gedaan en gepauzeerd. Daarna zijn we "La Moselle Canalisée" opgevaren, breed met mooi beboste oevers om vervolgens bij Richard Menil weer het "**Canal de l' Est-branche Sud**" op te varen. Het is een prachtige warme dag, heerlijk weer om te varen, dat wel na een behoorlijke nachtvorst waarvan de rijp op het dek lag. De volgende dag



vrijdag 16 april al niet minder, prachtig voorjaarsweer, we zitten in onze blouses buiten te genieten van een prachtige natuur. Branche Sud is nu al vele keren mooier dan Nord. We passeren ook ons eerste aquaduct over de Moezel voorafgegaan door een sluis met mooie sierlijke lantaarns. We sukkelen voort in een tempo van een kilometer of 4 omdat er een spits voor ons zit en we doen zo'n 2 sluisen per uur die er om de

ongeveer 2 a 3 km zijn. De spits is van Nederlandse herkomst en vervoert van Rotterdam naar Avignon zilvererts. Een duur goedje dat blijk baar in kleine hoeveelheden rendabel getransporteerd kan worden per schip men doet er ongeveer 4 a 5 weken over. Zijn diepgang is 1.90 mtr. en de schipper weet zeker dat dit geen problemen op zal leveren. Ondanks dat de omgeving en het weer zeer mooi zijn is het wel vermoeiend, gemiddeld om de 2 km een sluis en dit blijft nog tot de Saone. Dus in dit deel van het hele traject komen de meeste sluisen voor en ze zijn allemaal handbediend. Omdat we nog zo vroeg in het seizoen zitten zit er weinig anders op dan in 1 keer een heel dagtraject af te leggen met dezelfde sluiswachter. Want als je tussentijds stopt en een sluis mist dan kom je die dag niet verder. Deze oorzaak en de reden dat we toch meer onderweg zijn naar een zeilgebied maakt het dat we maar weinig stops maken. Zoals al vermeld de vele sluisen vermoeien wel en nemen we rustdag in **Épinal** daar ontmoeten we ook de broer van Jan, Gerrit en zijn vrouw Mieke die met een camper onderweg zijn naar Spanje en Portugal. We genieten samen van verse croissants met chocolade en rijden met de camper naar de sluisentrap (15 stuks achterelkaar) die we morgen gaan nemen, deze zijn wel automatisch. Het weer verslechterd helaas wel, in de avond flinke buien.

Als we maandag beginnen aan de trappensluis is het guur, wel droog. In ruim 2 uur zijn we boven en daarmee ook op de top van het traject. We komen terecht in een prachtig gebied met beboste hellingen, na al die sluisen is het prettig om ruim een uur ongestoord door de natuur de varen.

Omdat de Moezel niet meer de ondersteunende rivier is, is er op de top een reservoir, gevoed door kleine stroompjes, aangelegd dat het kanaal op peil houdt. Duidelijk is dat we echt een heuvel over varen, het laatste deel is men dwars door de



top gegaan door het kanaal aan de zijkanten af te schermen met hoge muren. Daarna gaan we even vlot weer naar beneden in een sprookjesachtige omgeving met slechts af en toe een klein dorpje, slingerend door de bossen en om de kilometer een handbediende sluis. Na 15 sluisen meren we af en **Meloménil**, een tip die we meegekregen hebben van de fam. Groen, leden van de watersportvereniging de Batavier (www.debatavier.com) die ons prima heeft voorgelicht over wat ons te wachten staat. De samenwerking met de man en vrouw die ons de hele middag gesluisd hebben dermate goed en vrolijk geweest dat we na afloop samen met de bemanning van de motorboot "Lisa" een afzakkertje nemen in Auberge "7 Pecheurs" waar we meteen afspreken voor het avondmaal. De vrolijke sfeer is vooral ontstaan door de franse partner van de man van de "Lisa", zij spreekt en verstaat uitsluitend Frans en hij spreekt geen Frans. Dat leidt al regelmatig tot enige hilariteit maar nu kon ze haar hart helemaal ophalen met de sluismedewerkers en de eigenaresse van de auberge. Wij verstaan er ook geen woord van maar kunnen voldoende aansluiten bij de pret en murmelen wat mee. Een heel ontspannen en leuke ervaring in de juiste ambiance en een fantastische omgeving. Morgen om 9 uur "demain a neuf" vertrekken we weer voor de volgende serie handbediende sluisen. De beboste heuvels blijven onveranderd prachtig, die afleiding hebben we ook wel nodig het is weer eens bewolkt en koud, we gaan niet verder dan Fontenoy le Château een dorpje met een kolossaal "Hotel de Ville", een kerk uit de 16e eeuw en restanten van

een middeleeuws kasteel. Nog een halve dag varen en wij gaan de Saone op, die laatste 20 km zijn werkelijk prachtig, door een zeer bosrijk gebied met een enkel dorpje, een heus kasteel met eigen kapelletje vervolmaken het beeld. "Le Coney" dat eerst een klein bergbeekje was is nu een flinke nevenrivier geworden en volgt het kanaal het slingerend patroon van deze ondiepe en van vele watervallen voorziene rivier. Een gezegde is "lest best", dat gaat zeker op voor kanaal de l'Est. Tijd voor een korte terugblik op het kanaal de l'Est-branche Sud.



Terugblik (2)

Canal de l'Est-Branche Sud, ook genoemd Canal des Voges (Vogezes), is duidelijk meer imponerend dan het noordelijk deel, de omgeving en het landschap spreken veel meer tot de verbeelding van een bijzonder kunstwerk uit omstreeks 1880. De werkzaamheden moeten enorm zijn geweest, alleen al de bouw van bijna 100 sluizen over een afstand van ongeveer 115 km. spreekt voor zich. Op zo'n 30 km. na loopt het kanaal door prachtige beboste heuvels. Zoals al eerder aangegeven is onze reisdrang en het konvooi varen een reden om ook al weer snel door dit gebied te varen. Het weer speelt daarbij ook een grote rol, in de zomer nodigt dit deel van kanaal de l'Est uit voor korte trips en mooie wandelingen door de bossen en langs de Moezel. In het eerste deel (opvaart) is deze nadrukkelijk aanwezig en laat zich als een brede en ontembare rivier zien met Epinal als eindpunt. (startpunt vanuit het zuiden). Zoals al vermeld is het is het laatste deel na Fontenoy le Château van grote schoonheid. We hebben nu precies 3 weken gehad, waarvan 3 rustdagen en totaal ruim 1 dag oponthoud door niet werkende sluizen. Ik denk dat dit een redelijk gemiddelde is, in de rustige tijd zou het nog korter kunnen, in het seizoen zeker niet. Vanaf jachthaven in Niftrik hebben we nu 700 km. gevaren met 195 sluizen, wat betreft de afstand zitten we op de helft, De Saone is 370 km. met 24 sluizen en de Rhone 310 km. met 13 sluizen. Gezien het veel lagere aantal sluizen verwachten nu nog 2 weken nodig te hebben om aan de middellandse zee te komen. Dank zijn we ook verschuldigd aan de fam. Engelaar, ook Batavierenleden, die belangeloos hun kaarten beschikbaar hebben gesteld en daar zoveel handige tips over mooie ligplaatsen hadden bijgeschreven.

Saône

Een volstrekt ander landschap en vaarwater, het vaarwater en het landschap zijn een stuk ruimer. Er gaat opnieuw een grote rust uit van het landschappelijke en de kleine dorpjes. Telkens is de verwarring er nog steeds als er volgens de kaart een behoorlijke plaats met jachthaven wordt vermeld dat het in onze ogen een iets groter dorp is met haventje waar zo'n 50 boten liggen. Het aantal huurboten neem duidelijk toe, er zitten dan ook diverse huurbedrijven in de directe omgeving. de prijzen voor een middenklasse, daar kun je wel met 2 gezinnen van totaal 8 personen op, kost in dit seizoen al € 2600,- per week (in het hoogseizoen € 3600,-). Veel dorpjes hebben een heel pittoresk kerkje met een soort borduurpatroon in het wat ui-vormig dak, heel bijzonder en mooi. Ook zijn er steeds meer kastelen te zien vaak nog in een heel behoorlijke staat. Op dit water kunnen we beter opschieten ook al zitten het merendeel van de 24 sluizen in het eerste deel van ons traject. We zijn nu 22/4 zo'n 60 km. gevorderd en we hebben al 10 sluizen gehad. Afgelopen nacht aan de

steiger bij Baulay kwam er rond 5 uur 's morgens ongewenst bezoek, bij de buurman had men



de deur al open gekregen deze werd wakker van het lawaai, hij gaf een flinke brul waarop de dief (ven) verdwenen. Kort daarvoor had ik nog op onze hond Rex gemopperd die blafte, niet voor niets dus. De volgende dag is het mooi, zonnig voorjaarsweer, we gaan eerst naar Port sur Saone, daar drinken we voor de laatste keer samen koffie met mensen van de boot die vanaf Givet heel veel dagen met ons opgevaren hebben. Met Michelle en Gérard wisselen we nog adressen uit en wensen elkaar het beste. Zij gaat voorlopig terug naar haar eigen appartement in Isle la Doubs en hij gaat eerst terug naar Nederland om zijn woonboot te verkopen en

wil daarna

een stukje grond in Frankrijk kopen om daar een Chalet op te zetten, we hebben goede herinneringen aan hen.

We passeren de 2e tunnel "souterrain" op de Saone, ze zijn beide 630 meter lang en goed verlicht. Vanaf nu hebben we de sluisen weer alleen en de vaarwegen bijna ook, een enkele huurboot en tot onze verrassing, vlakbij Verdun

sur le
Doubs
2



vrachtschepen uit de sluis. We zetten er flink de sokken in en varen menig uurtje, we gunnen ons geen tijd om allerlei mooie plaatsen als **Gray**, Auxonne en Seurre te bezoeken. Alleen Gray doen we kort aan en St. Jean de Losne (Losne spreek je uit als Loon) om boodschappen te doen en te tanken. Het weer verbeterd wel maar het blijft hard en fris waaien, de voorspellingen via de wereldomroep worden wel steeds gunstiger, dus goede vooruitzichten wat het weer betreft. Over 3

dagen willen we in Lyon zijn. Het 2e deel van de Saone is weinig opwindend, het komt overeen met onze Maas en Lek wel wordt de rivier, vooral na Verdun sur le Doubs, steeds breder met echte groen en rode boeien om de vaargeul te markeren. Met als gevolg dat we, in tegenstelling tot de Saone die dwars door de bossen liep met overal natuurlijke ligplaatsen, nu aangewezen zijn op de formele afmeerplaatsen bij de dorpen en steden. Wij vinden de havens schandalig duur, men



hanteert hier een eenheidsprijs, grote of kleine boot doet niet terzake. Dat 8 a 10 euro voor een motorjacht van 14 meter niet veel is en 500 liter water voor 2 euro ook heel redelijk is, wordt voor ons met onze 8,5 meter en watertank van 100 liter en geen douche aan boord, daar moeten we apart nog eens 2 euro per persoon voor betalen, een onevenredig zware belasting. Of zouden ze dit in Frankrijk bedoelen met "Egalisé". We zullen ons er maar niet te druk over maken, in het totaal van de overnachtingen hebben we tot nu toe maar 1/3 hoeven te betalen. In **Verdun sur le Doubs**

vinden we een mooie aanlegplaats, de prijslijst bij de Capitainerie vermeld € 10,-

excl.douches etc. en je moet met de punt of de kont naar de wal liggen want over de lengte liggen kost 2 x het tarief. Onze opwinding hierover zakt fors wanneer er helemaal geen Capitain(e) is en ook niet komt. De sluizen hebben vanaf Auxonne normale (grote) afmetingen en is zelfbediening afgelopen, overigens, dit leidt nauwelijks tot meer scheepvaart.

Zondag 25 april zijn we onderweg naar Chalon sur Saône, de zon schijnt en het waait pittig uit het NO we schatten windkracht 5, opeens

zien we, in een bocht, een zeilboot met vol tuig even later nog een en nog een, uiteindelijk 12 stuks in een onderlinge wedstrijd van de zeilclub uit Chalon sur Saône. Jullie zullen begrijpen dat onze zeilershartes open gingen en met veel enthousiasme hebben we gezwaaid, aangemoedigd en de meest vreemde manoeuvres gemaakt om hen maar geen strobreed in de weg te leggen. We kregen even hartelijke en spontane reacties terug van de zeilers die hun handen vol hadden om de boten in het gareel te houden, even later ook nog een 4 tal optimisten die deels aan het zeilen waren of aan het hozen van het binnengekomen water. Ja! we zullen onze eigen onderlinge wedstrijden dit jaar voor een belangrijk deel moeten missen vanaf deze plek willen we de overige deelnemers veel succes toewensen. En de zeilcommissie adviseren om op een zondagmorgen in april al te starten, dan waait het tenminste lekker pittig. Chalon sur Saône is een mooie en oude stad, de jachthaven is voor ons geweldig met zeer mooie aanlegplaatsen in de luwte gelegen van een eiland met directe verbindingen (2

bruggen) met de oude stad en erkenning voor de kleinere boten, we betalen € 7,80 all in (incl. douches). Aanvankelijk wilden we nog verder varen na het internetcafé bezocht te hebben en na de site weer up to date gemaakt te hebben maar de omstandigheden waren zo mooi dat we zijn gebleven. Voor Jan ook een mooie gelegenheid om, de volgende ochtend, voor het eerst sinds 4 weken weer te trimmen omdat hij na afloop lekker kan douchen. Het trimmen ging nog prima en is zijn conditie nog



prima, de trimtocht ging naar het haventje van de zeilers, zo'n 5 km terug langs de Sône een mooie locatie in de nabijheid van sportvelden en een golfbaan alles met centraal een restaurant en voor de zeilers een gezellig clubhuis. In het nabij gelegen winkelcentrum doen we onze boodschappen en vertrekken we richting Mâcon zo'n 70 km verderop. Na Mâcon geldt voor de Sône hetzelfde als voor Canal de l'Est, lest best de rivier krijgt een steeds vriendelijker aanzicht door veel kronkelingen, mooi begroeide oevers en leuke stadjes langs de rivier. Als achtergrond decor komen de bergen steeds dichterbij en is het duidelijk dat we niet in "Pays Bas" varen. De stroom geeft ons een extra zetje van ongeveer 2,5 km. per uur mee waardoor we al om 16 uur Lyon bereiken, we zijn nauwelijks de eerste brug van de stad onderdoord als we worden aangehouden door de gendarmerie die met een rubberboot met 5



agenten en blauw zwaailicht aan ons komen controleren. Wat ons betreft geen probleem want we hebben onze papieren in orde, dat de Fransen nog steeds tuk zijn op de vlaggebrief, een document wat niets voor stelt maar de indruk geeft dat het een eigendomsbewijs is. Ze zijn er content mee, het document is afgegeven onder verantwoordelijkheid van het ministerie van verkeer en waterstaat en er is een, door mij met de computer bewerkte foto, op genageld en natuurlijk een stempel. Dat bewerken van die foto was noodzakelijk om op tijd de aanvraag binnen te hebben en onze boot toen nog op de wal stond, dus met een foto van vorig jaar zodanig bewerkt dat de naam van de boot die nu ook op de spatzeilen staat ook op de foto te zien is. Het document wordt afgegeven op basis van een kopie van je verzekeringsbewijs en paspoort, het ministerie heeft nog eens 3 x met rode stempels in het Frans vermeld dat er geen eigendomsrechten aan ontleend kunnen worden maar dat maakt allemaal niets uit de gendarmes zijn er tevreden mee. Gezien onze gezinssamenstelling, een al wat ouder wordend echtpaar met een slapende hond aan boord, vonden ze het blijkbaar niet nodig om de boot aan een nader onderzoek te onderwerpen. Lyon lijkt ons een mooie stad maar we zien er helaas weinig van de ligplaats is zondermeer ongunstig, we hadden al het advies gekregen om niet onder de bomen te gaan liggen ivm allerlei gespuis die daar ook hun onderkomen zoeken maar de plek buiten de bomen met een hogere kade was geheel bezet door vrachtschepen, daarnaast waaide het hard en gaf dat een heel vervelende golfslag waardoor we bijna zeeziek werden aan de kade. Jan is een broodje Kebab met friet gaan halen als compensatie dat het etentje ivm zijn verjaardag niet in voldoende rust kon plaats vinden. We durfden de boot niet daar achter te laten, na de maaltijd zijn we er weg gegaan en hebben we een veel rustiger plaats gevonden op de Rhône, die aan de andere kant van het centrum loopt. We zijn daar lekker, in de luwte van een brug aan een heel luxe kade blijven liggen en hebben ons tegoed gedaan aan een wijntje(s) en nootjes.

Rhône

We laten Lyon voor wat het is en beginnen onze tocht over de Rhône, de dag begint met een bui maar die is na een uur verdwenen, het blijft in hoofzaak veel bewolkt en fris. We pakken vandaag al 4 van de 13 sluizen en maken al 90 km. 330 km, de gemiddeld 3 km. stroom mee helpt wel daarbij. Het verval in de sluizen is groot, 10 a 15 mtr. gelukkig zijn ze alle voorzien van drijvende bolders en is het schutten erg eenvoudig. Daarbij hebben we allen ruimte ook



op de Rhône weinig scheepvaart. We varen door een prachtige omgeving met helling vol met wijngaarden, hier komt dus de Côte du Rhône vandaan en in het bijzonder de "Rôte" de rode soort volgens de informatie op onze kaart, een subtiel bouquet van peper, bloemen en truffel. De hellingen van de wijngaarden zijn zeer stijl en komt er daardoor heel veel handwerk aan te pas ook bij het onderhoud. We vinden uiteindelijk een overnachtingplaats in Tournon, overnachtingplaatsen waren onderweg weinig aanwezig. Tournon stond op de kaart ook

aangegeven als een haven met alle voorzieningen, het is compleet verwaarloosde boel en erg ondiep met de nodige voorzichtigheid vinden we een plaatsje. De overlast van voorbij varende schepen mn. tankers is groot, de golven rollen door het haventje heen gelukkig zijn het er niet zoveel. De omgeving is prachtig het is een langgerekt stadje tegen de achtergrond van een steile berg de overige hellingen liggen vooral op het zuiden en zijn volledig gericht op de wijnbouw, in het oosten zien we de besneeuwde toppen van de Franse Alpen. Het riviertje d'Isere van de bekende wintersportplaats Val d'Isere komt hier, een paar kilometer verderop uit in de Rhône. In het stadje vinden we niet op korte afstand een supermarkt en besluiten daarom de volgende ochtend eerst naar Valence te varen en daar boodschappen te doen. Helaas zien we door de flinke bewolking en motregen te weinig van de Alpen en voor het eerst moeten we echt wachten voor een sluis. Van een andere boot die er voor ons was duurt het een half uur, waarom kon men niet zeggen, de sluiswachter spreekt ons in het Frans toe maar daar verstaan we weinig van, we denken dat het wachten is op de beroepsvaart en dat klopt ook. De hele dag blijven de sluizen wat tegen zitten en doen we er langer over dan gebruikelijk, behalve bij de laatste daar is het weer in 25 minuten geklaard, maar goed ook want inmiddels is het al 19.00 uur. We kijken uit naar de jachthaven in Viviers maar deze is helaas nog niet zomer klaar en moeten we in flinke regenbuien allerlei toeren uithalen om een



redelijke ligplaats te verwerven. De steiger is één modderbrij dat maakt het nauwelijks mogelijk om dit zeer oude stadje nog te gaan bekijken en inmiddels is het ook al donker. Op afstand, door een fraaie verlichting, zien we de schoonheid van het geheel. Evenwel de

volgende morgen alles grijs en nat, het regent flink. We gaan op weg naar Avignon, regenpakken en laarzen aan, de stuurautomaat erbij en in de bescherming van de buiskap varen we het 30 km. lange kanaal van Donzière in, een lang en saai stuk met als enige markering de sluis van Bollène met een

verval van 23 meter, het grootste verval met een sluis ter wereld. Aangezien de vorige sluis ook al 18 meter was is het al geen grote bijzonderheid meer, in een kwartier tijd zijn we er door heen in ons uppie. Het is net alsof je in een lift zit, zo gemakkelijk en snel zak je met de drijvende bolders. Als we op de geplande plek willen lunchen kan dat niet de steigers zijn nog niet geplaatst. Dat wordt dus een broodje onderweg, omdat de overige sluizen ook allemaal snel draaien zijn we al om 16 uur in Avignon. Het is nauwelijks te geloven maar daar is de jachthaven ook verdwenen, er is afgelopen winter zo'n grote vloedgolf geweest dat alle steigers zijn weggespoeld. Maar we vinden nog een prima plekje langs de kade. De capitainerie bestaat nog wel en kunnen we weer eens een keer douchen en was draaien. We nemen ook alvast een kijkje in de stad, die is overweldigend door de hoeveelheid kleine



straatjes, vele restaurant en talloze winkels en winkeltjes, daarnaast dan natuurlijk de nodige historische gebouwen, erg gezellig en zeer de moeite waard. De volgende ochtend maken we nog een wandeling op en rond de de Pope's Place met een prachtige tuin boven op de berg en mooie vergezichten over de rivier en stad en natuurlijk de pont coupé - pont Bénézet - pont d'Avignon. Als we om 12 uur vertrekken laat onze Engelse buurman horen dat de "locks are closed" i.v.m. 1 mei. We gaan toch, halverwege is er nog een jachthaventje dat scheelt dan de volgende dag tenminste 20 km

en blijft het doel om op 2 mei aan de kust te zijn gehaald. Onderweg komen we toch een paar andere schepen tegen en varen we door naar de sluis die normaal draait. Na de sluis voedt een riviertje extra de Rhône welke vermoedelijk veel regenwater te verwerken heeft met 5 km stroom varen we hard de laatste kilometers naar Arles. De passantensteiger is daar deels heel gebleven, aan de beste stukken liggen "langparkeerders" maar we het voldoende voor 1 nacht en het minst ondersteunde deel. De stad zelf is heel karakteristiek, zeer smalle straatjes met de van de schilderijen van, van Gogh herkenbare kleine jaloezieën voor de ramen allemaal in pasteltinten. Op een terras drinken we een kop koffie en kijken naar de gezellige drukte op straat. De laatste 40 km naar zee is er één van grote saaiheid. Geen dorpen of stadjes, de rivier kronkelt door laagland en door de met bomen en struiken begroeide oevers zien we niet wat daar achter is. Volgens de kaart meren (etangs) met veel en bijzondere vogelsoorten, het komt allemaal een beetje desolaat over. Dat laatste kan ook te maken hebben met onze stemming, 4,5 week varen door kanalen en rivieren steeds onderweg, de afstanden zijn toch wel erg groot en 4,5 maand lijkt veel maar vliegt voorbij. Duidelijk is ons wel geworden dat we nog geen echte motorbootvaarders zijn, de drive om naar open water te gaan en te kunnen zeilen is groot. Daaraan heeft ook meegewerkt het frisse weer en de konvoovaart door de Franse kanalen. Hopelijk wordt en het weer beter en vinden wij meer rust met het zeilen, tot nu toen hebben we daar ook geen echte doelen gesteld anders dan we gaan richting de riviera en we willen vooral genieten.

Terugblik (3)

De Saône en de Rhône zijn duidelijk rivieren en geen kanalen ieder met eigen landschappelijk karakter, waarbij de Saône de langst minst interessante stukken heeft maar wel veel meer en mooie havens, het merendeel van landschap van de Rhône is bergachtig en dat maakt de rivier mooi wat ons betreft, deze slingert duidelijk door de dalen van de bergen en op enige afstand zijn de Alpen duidelijk waarneembaar. Het aantal aanlegplaatsen is beduidend minder mede

door de enorme vloedgolf van afgelopen winter maar de rivier heeft ook geen natuurlijke ankerplaatsen. Langs kades gelegen heb je last van de golven van passerende schepen met name tankers die op Lyon varen waar een petrochemisch industrie is. Het sluizen is ook van een heel ander karakter, in het eerste del van de Saône de bekende kleine zelfbedieningssluizen daarna steeds grotere sluizen en steeds groter verval. De grote sluizen hebben allen drijvende bolders daardoor blijft het sluizen eenvoudig. Overigens is op de grote sluizen, het dragen van een zwemvest verplicht. Door het geringer aantal sluizen kun je op beide trajecten grotere afstanden per dag afleggen, op de Rhône hebben we dagen gehad van 80 km en zelfs 1 van 90 km. Bijzondere dieren hebben we niet veel gezien wel regelmatig Visdief of Kiekendief, we weten niet precies hoe de donkerbruine roofvogel die op vissen jaagt en die met zijn poten uit het water grist, heet. Een andere vogel die er veel ziet is de reiger, we hebben ook een aantal bruine reigers gezien of zijn dat purperreigers? Op een warme dag schoot er een hagedis voor onze voeten weg verder geen opvallende zaken. We zijn nu aan het eind gekomen van onze reis naar de middellandse zee, een hele opgaaft voor een stel zeilers. We hebben niet echt de rust gevonden om van mooie plaatsen te genieten het varen was op zich afwisselend genoeg en is het voor ons tamelijk bijzonder dat je elke morgen ongeacht het weer gaat varen. Na wat beginperikelen heeft de boot het prima gedaan we hebben verder geen problemen meer gehad en dat is na zoveel vaaruren een goede prestatie. In de sluizen hebben we wel een enkele kras opgelopen maar dat was ingecalculeerd en de schilderbeurt staat gepland voor na de reis, mogelijk waren ze te voorkomen geweest met nog meer stootwillen. Ook onze diepgang van 1.45 heeft geen enkel probleem gegeven, afgaande op de schipper van een spits moet 1.90 kunnen.

Hierbij een overzicht met een aantal feiten:

kilometers	sluizen	vaaruren	vaardagen	overnachtingen	diesel
1340(hemelsbr.940)	226	206	28	31(betaald 10)	230 liter