

REISBESCHRIJVING

VAARVAKANTIE DOOR FRANKRIJK

Door

Leo J. Dros

2001

## **INHOUDSOPGAVE**

Traject 1, tot de Belgische grens .....	3
Traject 2, van de Belgische grens tot Givet .....	7
Traject 3, van Givet naar Nancy ( Canal de l'Est Nord) .....	10
Traject 4, van Nancy naar St. Jean de Losne ( Canal de l'Est branche Süd) .....	18
Traject 5, van St Jean de Losne tot Migennis ( Canal de Bourgogne) .....	29
Traject 6, van Migennes tot Parijs (Yonne en Seine).....	39
Traject 7, van Parijs naar Compiègne ( Seine en Oise) .....	44
Traject 8, van Compiègne naar Jeumont ( Belgische grens) .....	48
Traject 9, van Jeumont naar Namur .....	53
Bijlage 1: Canal de Bourgogne .....	58
Bijlage 2: Canal de l'Est (branche Nord) .....	67

## Traject 1, tot de Belgische grens

Na twee dagen van heftige regen en windvlagen die je de rillingen bezorgen, verdwijnen de wolken net zo snel als ze gekomen zijn en een waterig zonnetje komt te voorschijn. Eerder deze maand heeft de lente ons verrast met een paar dagen zon en heerlijke voorjaarstemperaturen. Deze weeromslag is een domper op het voorjaarsgevoel. Het voorjaar is dan nog wel jong maar veel ervan hebben we nog niet kunnen proeven. Ons besluit om Nederland voor een paar maanden achter ons te laten en de kanalen van Frankrijk te gaan bevaren, lijkt meer dan terecht, ofschoon de beweegredenen voor deze reis meer het avontuur dan het weer betreffen. Het is een lang gekoesterde wens, die dan nu eindelijk werkelijkheid kan worden. Gelukkig zijn de voorbereidingen voor de reis grotendeels achter de rug. De vereiste papieren zoals het ICC, ICP en vlaggebrief zijn keurig door de ANWB verzorgd en binnen een week ontvangen. De boot is inmiddels zo vol gepakt dat het lijkt alsof we van plan zijn dit jaar niet meer terug te keren. Ans heeft echter het motto: je weet maar nooit, beter te veel dan te weinig; 3 maanden is dan ook niet niks, niet waar. Niet dat de afweging over wat mee moet en wat perse niet, zo gladjes is verlopen. Vele discussies gingen hieraan vooraf. De lijsten met benodigdheden die we beschikbaar hebben in de computer, overigens niet voor de boot maar al enkele jaren eerder voor het kamperen samengesteld, blijken duidelijk tekort te schieten. Varen is iets anders dan kamperen, dat blijkt. We blijven bijschrijven op de inmiddels vele bladzijden tellende lijst. Ik meen Ans te moeten waarschuwen dat meer lading het risico voor zinken onderweg wel erg reëel maakt. Ze heeft hier blijkbaar geen probleem mee want, voor alweer de volgende zak vol met God weet wat, wordt mij verzocht een plaatsje te zoeken.

Ook de praktische zaken aan boord passeren de revue. De messen die zowel voor als achter op het dek een plaatsje moeten krijgen. Handig voor het geval we eens zitten te slapen in de sluis. Het zal toch echt wel een keer gebeuren dat we onszelf, het schip dan, ophangen bij één van de honderden sluizen die ons te wachten staan.

Alle denkbare kraan- en slangaansluitingen zijn aangeschaft en in een doos opgeborgen, volgens mij niet alleen een oplossing voor de Franse watertappunten, maar ook meteen voor heel Afrika en nog een paar andere continenten. Water zullen we kunnen tappen, reken maar, als de doos op het moment suprême maar gevonden kan worden.

Ans heeft kleren gepakt voor warm, koud, nat en droog weer. De partij jassen die mee moeten, lijkt veel op een klerenrek van C&A tijdens de uitverkoop, omdat volgens haar naast koud en warm ook nog rekening gehouden moet worden met regen, storm, sneeuw en nog een paar andere natuurrampen.

Voorlopig zullen we het prettige gevoel van vakantie nog even in moeten inruilen voor verheven gedachten over stootwillen, touwen en lijnen, vlonders van de rubber boot die nog geschuurd en geschilderd moeten worden, de buitenboordmotor die proef moet draaien, gasflessen en nog een paar van dit soort zaken.

De dag nadert gelukkig snel voor de afvaart en het avontuur. Eén van de kinderen is stand-by om wat er nog vergeten is, achter ons aan te brengen. We hebben als uiterste "brenngrens" een straal van 100 km getrokken om het niet te gek te maken. Laten we maar zeggen dat we daarna echt op onszelf zijn aangewezen. Alle hulptroepen zijn ingeschakeld om het thuisfront te bewaken. Een "tuinman", een vriend des huizes, zorgt ervoor dat we geen hartverlamming krijgen als we terugkomen. De post wordt doorgestuurd naar één van de kinderen zodat we ons hierover geen zorgen hoeven maken. We denken dat alles geregeld is. Het zal nog wel blijken of dat zo is.

Het vertrek is daar, dus starten, losgooien en op weg. Let's go. Op naar de Mijndertse sluis die ons van de Loosdrechtse plassen naar de Vecht zal schutten. De eerste van de paar honderd die komen. De sluiswachter Leo Oor vraagt of we vandaag nog terugkomen. Dat kan hij vergeten. Hij scheldt quasi op al die gepensioneerde lui die maar kunnen doen en laten wat ze willen en hij moet maar werken. Drie maanden Franse rivieren stelt hij nog maar een paar jaar uit, zegt hij vriendelijk. In ieder geval Bon Voyage!

Het is de eerste keer dat we niet binnen 3 of 4 weken terug moeten zijn. Daarom is het een vreemd gevoel dat bezit van ons neemt. Twee, drie of vier maanden, wat maakt het uit, maar het is wel even wennen.

Na de sluiswachter, met een plagende grijns op ons gezicht nog even toegezwaaid te hebben, draaien we de Vecht op. We voelen ons nog niet echt met vakantie, maar omdat het zonnetje er door komt en de weerberichten voor de komende dagen veelbelovend zijn, begint het erop te lijken.

Als we aan het eind van onze eerste dag de balans op maken, stellen we aangekomen in de jachthaven van Wijk bij Duurstede vast dat de eerste 6 uur van onze tocht aangenaam en probleemloos zijn verlopen.



**Foto 1 Haven Wijk bij Duurstede**

Ook het weer heeft ons niet in de steek gelaten. De finale van deze dag bestaat uit een dineetje op het achterdek met een Frans wijntje, gekocht bij een Nederlandse grootgrutter. We besluiten de gezellige bar in de jachthaven maar te vergeten en er vroeg in te duiken.

De volgende dag, zondag, staat in het teken van de zon, weinig drukte op het water en probleemloos ronkende motoren. We zijn om 9.00 uur vertrokken en liggen om 10.15 uur al in de Prins Bernard-sluis waarna we de Waal opvaren. De Waal is zelfs op zondag een onaangename rivier. Met de vele duwcombinaties is het beslist oppassen geblazen. Soms is het zo bedreigend dat we tussen de kribben moeten vluchten. We zijn blij als we om 16.00 uur op de Mokerplas arriveren. Bij de Plasmolen is het gezellig en we vinden een goed plaatsje.

Maandagmorgen vertrekken we wederom met een zonnetje maar er is een koude wind. Achter het windscherm is het echter aangenaam. Na de sluis Sambeek stellen we vast dat we met de dieselolie België misschien niet halen en besluiten bij W.S.V. De Maas in Blerick een 100 liter dieselolie te gaan tanken. Jammer want we zijn zo dicht bij goedkope Belgische dieselolie. De nacht brengen we door in de nieuwe haven van Venlo, midden in de stad. Na het aanleggen willen we de stad in om boodschappen te doen. Ik heb er een beetje moeite mee om het schip alleen te laten. Bij aankomst hing er een maf figuur over de rand naar ons schip te staren. Een half uur later zijn het er vijf. Als de haven nou vol zou liggen maar er kan maar uit twee boten gekozen worden als ze wat willen. We gaan natuurlijk wel de stad in maar we lopen voor alle zekerheid nog een keertje lang de haven. Er is niks aan de hand natuurlijk. Op de markt kopen we asperges die we 's avonds met hard gekookte eieren, gesmolten boter en aardappelen met smaak verorberen. We zijn 's avonds zo tonnetje rond dat we niet anders meer kunnen dan lekker onderuitgezakt zitten lezen.

Het volgende doel is Roermond. Direct na Venlo hebben we de Belfelt-sluis. Groot en breed maar niet snel. Als de sluisdeuren dicht zijn houdt het systeem het bij het begin van de waterinstroom voor gezien. De sluiswachter informeert ons na een kwartiertje over de problemen. Er moet een monteur komen dus even geduld. We strekken ons uit en gaan liggen bakken in de zon want het is inmiddels knap warm geworden. Na twee en half uur worden we weer uit de sluis bevrijd. Onze aankomst in Roermond is vroeg in de middag. De overweging in Roermond zelf te gaan liggen, laten we varen. Als je geen zin hebt dat mensen vanuit de hoge flats die naast de havens zijn gebouwd, op je bordje kijken dan kun je beter één van de kleine haventjes verderop opzoeken. Het haventje van Hateboer is snel gevonden en we zoeken zelf maar een plaatsje aan een lange kopsteiger. De havenmeester is niet te vinden. Hij is ergens aan het grasmaaien met zijn trekker, vertelt iemand.

Ook de volgende morgen is hij onvindbaar. Wel horen wij in de vroege ochtend weer een maaimachine en ook het geluid van de tractor. Hij zal gisteren waarschijnlijk niet klaar gekomen zijn. We zien de havenmeester dus niet en vertrekken, schichtig achterom kijkend, zonder liggeld af te rekenen richting Maastricht. We volgen het Julianakanaal dat weinig opwindends te bieden heeft. Niet lelijk niet mooi, gewoon een vaarweg om je doel te bereiken. Na 4 sluizen te zijn gepasseerd naderen we Maastricht en proberen we vast te stellen waar we zullen gaan liggen. Niets ziet er echter gunstig uit. De echte haventjes liggen buiten de stad en even naar de stad is er dan niet bij. De nieuwe haven "Het Bassin" is nog niet open. Ergens aan de kade is het enige alternatief; niet echt aantrekkelijk maar je moet wat. De nog een beetje aangenaam uitzijnde plekjes, zijn echter allemaal reeds bezet. We varen daarom nog maar een stukje door tot we de bogen van de voetgangersbrug voor ons zien.



**Foto 2 Maastricht**

Midden in het water zien we een aanlegsteiger, opgesloten tussen en met verbinding naar twee bruggen. We dobberen even aarzelend langs de boten die alle aanlegplaatsen reeds bezetten en zien het somber in, tot een vriendelijke schipper van een platbodem een gebaar maakt dat we verstaan als: kom maar tegen me aan liggen. Het blijkt te kloppen, we zijn welkom en bij de eerste kennismaking blijkt het bovendien te klikken tussen beide partijen. De schipper blijkt het een week uit te moeten houden zonder zijn vrouw. Zij is met een vriendin een weekje met vakantie in Frankrijk.

Als we vastliggen verschijnt een kleine man op de kade. Hij vraagt onze vriendelijke schipper, die hem blijkbaar kent, of hij een pilsje bij hem kan vatten. Als je met twee schepen tegen elkaar ligt hoor je er direct bij. Ook ik krijg een pilsje. Ans neemt liever een eigen wijntje. We zouden nu met z'n vieren kunnen klaverjassen, maar nee. De heren, onze buurman Hans en vriend Niels, vatten niet alleen een pilsje maar ook hun muziekinstrumenten. Hans de gitaar en Niels mondharmonica. Niels is voor ons meteen Toets Thielemans. We leren hem kennen als een vriendelijk mens met veel humor. Hij woont al 17 jaar op een Tjalk aan de kade. Hij is een ex-piloot die met 55 jaar van zijn

rust mocht/moest genieten. Sindsdien heeft hij samen met zijn vrouw van een casco een riant woonschip gemaakt. We laten ons graag overhalen zijn schip te komen bekijken. Het is leuk te merken dat hij het bezoek heel spannend wil maken. We worden eerst op het dekterras geïnstalleerd met een drankje. Daarna nog één. Onze herhaaldelijke vraag om nu toch eindelijk het schip te bekijken doet hij met een handzwaai af. Eerst nog een drankje en het verhaal hoe alles tot stand is gekomen. Het is een leuk en lang verhaal. Eindelijk is het zover. De ronde gaat beginnen alsof het een museumbezoek betreft. Deuren worden gesloten omdat we die ruimtes pas later in onze rondgang mogen bezoeken. Halverwege de bezichtiging worden we verzocht even te gaan zitten voor een drankje en een fles wijn wordt opengetrokken. De tweede helft van onze bezichtiging wordt beëindigd met het leeg drinken van de fles. De avond is al vergevorderd en gegeten is er nog niet. De tocht terug naar ons schip wordt door overmatig drankgebruik op een nuchtere maag, een hachelijke en lacherige onderneming. Aan de twee dagen die we hier in Maastricht doorgebracht hebben, bewaren we een heel prettige herinnering.

## Traject 2, van de Belgische grens tot Givet

Ons vertrek is in de vroege ochtend na Hemelvaartsdag. We stomen direct door naar het Albertkanaal richting Luik. De eerste sluis, sluis de Lanaye, doet ons even schrikken. We varen een opengesperde muil van een hele grote donkere bak binnen. De wanden torenen 17 meter boven ons uit waarvan we er 15 omhoog gaan. De glibberige haken veroorzaken op de weg omhoog een paar keer lichte paniek omdat de touwen los schieten en we midden in de sluis drijven. Op de motor kunnen we snel de veilige kant weer bereiken alleen nu niet meer aan stuurboord maar aan bakboord. Na het betalen van het enorme bedrag van 40 BF en het krijgen van het stempelformulier zijn we officieel in België.

Als einddoel voor de dag hebben we Huy geprikt. De sluizen d'Svoz-Ramet en d'Amps, de laatste in Neuville vlak voor Huy, worden spelenderwijs genomen. Een aantrekkelijke aanlegplaats in Huy is echter niet te vinden. Veel is gereserveerd voor rondvaartboten en waar aanleggen misschien kon, is de ambiance niet aantrekkelijk. Even voorbij Huy blijkt een kleine Port de Plaisance uitkomst te bieden. Alle faciliteiten zijn aanwezig, waaronder een heerlijke douche. Voor onze boodschappen zijn we echter aangewezen op het aanliggende dorp, omdat Huy wel erg ver lopen is. Vandaar dat we, na het aanleggen en een lekker bakje koffie, de heuvel op wandelen naar het dorp. Wel zijn er winkels te vinden, maar geloof het of niet, allemaal gesloten en te koop of te huur, dus gezellig winkelen blijkt een utopie. Een jeune fille vertelt ons dat op 5 minuten afstand een Super Marché te vinden is. Wat is 5 minuten, dus we beginnen met gestrekte pas de "berg" verder op te lopen en er weer af. We beginnen te begrijpen dat alle mededelingen in autominuten moeten worden opgevat en komen versleten bij de SM aan. We blijken toch in Huy te zijn. We besluiten de aankopen te beperken tot het hoogst noodzakelijke om de wandeling terug draaglijk te maken.

Op het programma voor de komende dag staat Namen. Met sluis d'Andenne Seilles als enige sluis op dit traject vinden we dit een 'piece of cake' ofschoon we er toch meer dan 4 uur voor nodig hebben om deze afstand varende te overbruggen. Even realiseren we ons dat dit een afstand is van nog geen 30 minuten met de auto. Waar zijn we eigenlijk mee bezig! We vinden een uitstekende aanlegplaats langs de kade in Namen waar het nog heel erg rustig is.



**Foto 3 Kade Namen**

Namen bevalt ons zeer, misschien doordat het bij ons bezoek een feeststad blijkt te zijn. Er zijn voorjaarsfeesten aan de gang onder de naam "fête en may" en die zorgen voor een gezellige sfeer. Een nadeel is misschien dat sommige prachtige gebouwen niet meer te zien zijn door tenten en podia. We besluiten de stad ook maar eens van boven te bekijken en starten een wandeling naar boven naar de Citadel. Ergens hadden we gelezen dat de top bereikbaar zou zijn met een kabelbaan maar deze is onvindbaar.

Achteraf horen we dat deze buiten werking is gesteld. De wandeling blijkt meer een beklimming te zijn die je in de benen gaat zitten, Eerlijkheidshalve moet gezegd worden dat we ook niet veel gewend zijn. Het uitzicht is de klim waard, vooral het zicht op de Maas en de jachthaven van Jambes is prachtig. Op de terugweg nemen we de korte route naar beneden, dat wil zeggen dat hadden we gedacht. We lopen in een fuik van bouwwerken en een groot hek. We beginnen daarom maar weer een nieuwe klim omhoog en genieten voor de tweede keer van het uitzicht.

Dinant, onze volgende stopplaats, biedt goede aanlegplaatsen dicht bij het centrum, maar de stad zelf valt ons tegen. De winkelstraten zijn vol met in de filie staande stinkende auto's en de terrasjes liggen dan soms wel aan het water, maar de bediening moet de weg hollend oversteken om de klanten te bedienen. Ons terrasje is er zo één. De eigenaresse heeft zich op de middelste van drie stoelen gezeteld en met de rug naar het water gezeten, kan zij de zaak goed in de gaten te houden. Op de linker stoel bevinden zich de menu's en de kaarten voor "la glace", op de rechter stoel de geldkist. Twee jongelui, een pukkelig meisje en een verkouden jongeman, zorgen voor de bediening. Ze zijn duidelijk gekozen op hun lange benen en hun uithoudingsvermogen om de spurt over de drukke weg iedere keer weer met succes te volbrengen. De gebouwen waar we bij onze wandeling langs het water voorbijkomen, zien er een beetje uit als bejaardenhuizen. We zien telkens weer een oud koppie voor de ramen zitten. Op de terugweg zitten deze koppies er nog net zo. Ans is dan ook van mening dat het reclamepoppen zouden kunnen zijn die de appartementen aan de man brengen aan ouderen. Evenals in Namen is hier een Citadel. Hier is direct duidelijk dat er een kabelbaan is en waar die begint. We besluiten dat we er geen gebruik van gaan maken. Eén Citadel per week is voldoende voor ons cultuurgevoel.

Achter ons aan de steiger is tijdens onze wandeling een stalen kotter afgemeerd met een stel van middelbare leeftijd. Hij is politiefunctaris van een politiepost in Rotterdam. Recht door zee en duidelijk een man van aanpakken, maar wel met een vrij harde opstelling t.o.v. kleine criminelen. Waarschijnlijk geen wonder in deze multiculturele stad. In zijn boekje staan de buitenlanders al snel als verdacht vermeld voor georganiseerde misdaad. We gaan er gemakshalve maar vanuit dat je als politieman in Rotterdam met veel ellende te maken hebt. Ze zijn erg aardig en we besluiten de volgende dag samen met Joost en Atie, want zo heten ze, door te varen naar Givet.

Met een stralend zonnetje vertrekken we. Even verderop passeren we het haventje van Anseremme waar verschillende mede-vaargenoten van het traject Maastricht-Dinant neergestreken zijn. Het blijkt een goede haven te zijn. De invaarhoogte is echter beperkt dus oppassen bij invaart. Bij een prachtig zonnetje en ca. 28 graden passeren we les ecluses d'Anseremme en de Waulsort. Bij de volgende sluis denken we al bij de sluis op de Franse grens te zijn. We kijken uit naar het dieseltankstation, maar dat is onvindbaar. We kijken nog eens goed op de kaart en stellen vast dat we in de laatste sluis van België zijn. Men begint onze stempellijst in te nemen, die de ene wel en de ander niet trouw in elke sluis heeft laten afstempelen. We krijgen niet de indruk dat het wat uitmaakt of je nu alle negen stempels hebt verzameld of maar vijf of zes. Ons verzoek of we het stempelblad niet als souvenir mogen houden, wordt prompt beantwoord met het teruggeven van het belangrijke document of is het toch een kopie? Na hetzelfde verzoek van nog andere souvenirjagers krijgen alle boten in de sluis dit kleinood aangereikt. We worden bij het uitvaren door zo'n 20 bouwvakkers uitgezwaaid die de sluis aan het renoveren zijn. Een leuk volkje die Belgen.

De volgende sluis is wel raak. L' ecluse les quatre cheminées is echt de eerste sluis in Frankrijk. Hier is natuurlijk wel het lang verwachte tankstation aanwezig. We leggen aan en wachten op de bediening. Wachten en toeteren helpen echter niet. Er komt niemand, dus gaan we op onderzoek uit. Het winkeltje naast het tankstation heeft een bordje voor het raam met "fermé" tussen 12.30 en 13.30 uur. We nemen dan ook maar aan dat dat de oorzaak is van ons wachten. En jawel, prompt om 13.30 uur verschijnt een potige vent die ons vertelt dat ook hij moet mangéen. We worden verder keurig bijgetankt en helpen intussen een 'Super Van Craft' met een respectabele levenservaring, evenals zijn



bemanning, bij het aanleggen. Daarna vertrekken we naar de sluis van de vier schoorstenen. De vier schoorstenen zijn overigens al vele jaren geleden opgeblazen. Je hoeft dus niet te rekenen op een duidelijk herkenningspunt.

### Traject 3, van Givet naar Nancy ( Canal de l'Est Nord)

Givet ligt op een steenworp afstand dus ons doel voor de dag is bereikt. Het konvooi strijkt neer. We zien een nieuwe aanlegplaats aan bakboord, net voor de brug, waarop we aansturen.



**Foto 4 Kade Givet**

Als we aan het vastmaken zijn, worden we echter gewaarschuwd dat we naar de overkant moeten. Er wordt nog aan de ligplaatsen gewerkt. Aan stuurboordzijde blijken de aanlegplaatsen overigens ook uitstekend te zijn. Het ziet er feestelijk uit in Givet met allemaal vlaggen op de brug. In het stadje zelf zie je daar niets van terug. Het stadje zelf is leuk maar niet echt iets bijzonders. Om een uur of vijf gaan we een borrel drinken bij onze mede-vaargenoot Joost en zijn vrouw.

De volgende dag om 9.15 uur vertrekken we samen. Wij voorop en Joost achter ons. Bij de eerste ecluse, les 3 Fontaines, gaat het al bijna fout. We zien de pijlen naar de sluis over het hoofd en dreigen door te varen naar de "barrage". We worden door Joost via de marifoon, maar ook door een stelletje vissers vanaf de kant teruggefloten. Het binnen varen van de sluis moeten we nog wat uitstellen want er wordt een tegemoetkomende peniche geschut. Hier ervaren we voor het eerst wat een tijd het kost als een spits je pad kruist. We zwaaien en varen de sluis binnen. De sluis wordt direct gevolgd door een lange donkere tunnel.



**Foto 5 ingang tunnel**

Bij het binnenvaren denk je dat het nooit lukt om zonder de zijkanten te raken de andere kant te halen. Het blijkt mee te vallen, maar de schijnwerper moet wel helpen de weg te zoeken door de druppende, vochtige, donkere tunnel. Je voelt een soort opluchting als je het zonlicht weer invaart. Het is een goede vuurdoop voor alles wat nog gaat komen. Ecluses Ham en Mouyon leveren geen problemen op. In Vireux Wallerand leggen we aan bij een nieuwe aanlegsteiger om water te tanken. Na ecluse Vanne-Alcorps (53) lopen we vroeg in de middag Fumay binnen. Na de brug is een prachtige ligplaats met elektriciteit en water en een echte capitainerie. Alleen elektriciteit moet betaald worden (frs 15), verder niets. We hebben ons voorgenomen om elk dorp of stad die we aandoen, uitgebreid te gaan verkennen. Dat doen we dan ook. We moeten zo nu en dan flink in de benen, want we zitten nogal veel. In dit geval is het een klein stadje dus we zijn er snel doorheen.

De volgende morgen worden we gewekt door rumoer op de haven. De markt wordt opgebouwd. We besluiten wat later weg te gaan om nog even de markt over te lopen die op de haven en verder het stadje in is opgebouwd. We kopen wat groente en fruit en vertrekken.

Slechts 2 sluizen verder zijn we al in Revin, waar we een uitstekende ligplaats vinden. We verwachten hier later in de middag onze gasten Ank en Arnold dus we hebben tijd om te zonnen en de omgeving te verkennen. Ik haal de fietsen van de zwemtrap en we starten onze eerste fietstocht. Je komt nog eens ergens op de fiets. We fietsen door het dorp en een stuk het natuurgebied in, dat aan de overkant ligt van de aanlegplaatsen. We liggen met ons schip min of meer in een park. We kijken vanaf ons achterdek op de tennisbaan.



**Foto 6 aanlegplaats Revin**

Tot 20.00 uur kan gebruik gemaakt worden van de toiletten en douches van het park. We besluiten eerst even naar de Super Marché te gaan die nog geen 100 meter van de haven is verwijderd. Arnold en Ank arriveren lekker vroeg en we genieten met ons allen van de heerlijk warme zon en de daarbij behorende drankjes. De meiden maken een lekker diner klaar dat we met een heerlijk glas wijn achter op het dek nuttigen. Koffie met Armagnac na en nog één, en nog één. De driekwart volle fles is halverwege de avond leeg, de stemming echter opperbest. We rollen om 11 uur ons bed in.

De volgende morgen staan we op tijd op en ontbijten in de zon. Ar en Ank vertrekken weer met bestemming Cap d'Agde. Ze zwaaien nog even als wij onder de brug door varen. Om 9.45 uur varen we ecluse l'Uf (nr. 52) in de richting van Monthermé binnen. We passeren Monthermé en zien nergens een goede aanlegplaats, wat je wel verwacht van een dergelijke plaats. We hebben er gelukkig nog geen nodig.

We merken hoe prettig het is om gebruik te kunnen maken van automatische sluizen. Ecluse Dames de Meuse (nr 48) is de eerste en we zullen tot sluis 36 dit systeem kunnen gebruiken.

Even na Monthermé ligt Bogny. Hier passeren we een goede maar kleine ligplaats aan een drijvende steiger voor ca. 4 – 5 boten met water en elektriciteit. Even verderop zien we aan de linkerkant nog een aanlegplaats met grote ringen om aan vast te leggen. We nemen aan dat dit de oude aanlegplaats is.

Onze volgende stopplaats is Charlevilles Mezieres. Jammer genoeg liggen de drijvende steigers hier propvol. We proberen ons schip nog ergens tussen te drukken, maar we worden verzocht te vertrekken want hier zou een pontje heen en weer varen. We worden vriendelijk verwezen naar de nieuwe haven ongeveer 200 meter verderop. Inderdaad lopen we onder een laag loopbruggetje door een splinternieuwe haven binnen, of beter gezegd een haven in aanbouw. Zo te zien wordt dit straks een luxe haven met alles wat je hartje begeert. Nu is het nog een rommeltje. De steigers zijn gereed maar elektriciteit is er nog niet, water wel. Na het vastleggen besluiten we om het stadje te gaan bekijken.



**Foto 7 Charlevilles**

Het blijkt de moeite waard. Veel oude en mooie gebouwen en een mooie winkelstraat. Op de weg terug naar de boot komen we langs een krantenstalling met, jawel, "de Telegraaf". Jammer dat we geen geld mee hebben genomen. We nestellen ons voor de rest van de middag op het achterdak. Later op de middag zien we verschillende schepen arriveren. We besluiten de volgende morgen nog een keer de stad te bezoeken om inkopen te doen, de krant te kopen en een paar videobeelden te schieten.

De volgende morgen is het bewolkt en het begint te regenen. Na de inkopen zetten we de kap op en vertrekken, zonder ons zorgen te maken over het lage bruggetje bij de havenuitvaart. Alle bruggen op het traject zijn minimaal 3.50 meter, maar dit bruggetje dus net niet. De kap wordt bij het onder door varen flink ingedrukt maar we lopen gelukkig geen schade op. Niet getreurd, we gaan op weg naar Sedan. Eigenlijk een traject van niets maar we hebben een goede reden om een leuke plaats te kiezen waar wat te doen is. We hebben met onze dochter, schoonzoon en onze kleinkinderen Nikki en Gaston namelijk afgesproken om elkaar daar te ontmoeten. Het weer is echter inmiddels erg onaangenaam geworden. Het regent en waait en het is koud. . We pakken daarom ons mobieltje. In Nederland blijkt ook niet alles rozengeur en maneschijn te zijn. De vraag is of het wel leuk is om met dit weer een paar dagen op de boot te bivakkeren. Ze besluiten niet te komen. We kunnen ons dit best voorstellen en maken plannen om de volgende dag te vertrekken. De avond voor ons vertrek gaan we naar het imposante kasteel van Sedan omdat we van de havenmeester hebben gehoord dat er een concert met dans is. Volgens hem een aanrader. In één van de oude zalen zijn in een halfronde cirkel stoelen opgesteld. In korte tijd is elke stoel zowaar bezet. Ans is gek op dit soort dingen, ik wat minder, maar het zal maar een uur te duren en dan is het net leuk.

Ons vertrek de volgende morgen is onder koude en winderige omstandigheden. Ook komt hier later nog regen bij. Een goede beslissing dat de kinderen niet zijn gekomen. Inmiddels stomen wij op, via Mouzon en Stenay naar Dun sur Meuse. In Mouzon hebben we ons radarapparaat voor de automatische sluisen in moeten leveren en gaat het verder weer manueel. We zijn bang dat we met onze dieselolie niet uitkomen tot Nancy, dus als we vlak voor Dun aan bakboord een vrij nieuw tankstation zien, stoppen we onmiddellijk.



**Foto 8 nieuw tankstation**

Er is niemand te bekennen en we gaan op onderzoek uit. Op de pomp zit een praatkastje met een knop. Die drukken we in maar horen niets. We gaan er maar van uit dat ze ons wel horen en vertellen wat we willen. Er gebeurt echter niets. Een voorbijganger met een hond raadt ons aan het briefje te lezen dat naast de pomp aan de muur is opgehangen. Jawel we moeten een bepaald nummer bellen. De GSM is nu goud waard omdat een telefooncel waarschijnlijk nergens te vinden is. Na een kwartier verschijnt een autootje met een bijzonder dikke man. Je vraagt je af hoe hij in Godsnaam in het autootje is gekomen. Eigenlijk zielig dat hij zijn auto uit moet komen maar ja, geld verzoet de arbeid, want goedkoop is hij niet met zijn olie. Ik probeer nog te handelen maar zijn antwoord in rad Frans gaat me boven mijn pet, dus vergeet het maar. Na het tanken hoeven we niet ver. Even verderop is de aanlegplaats van Dun sur Meuse. We maken hier vast voor de nacht. We hebben elektriciteit, water en een capitainerie met een verschrikkelijk lelijke dame en een lekkere douche.

Tijdens onze wandeling 's avonds merken we dat dit een leuk plaatsje is. In het lager gelegen deel van het dorp zijn wat leuke winkeltjes, maar vooral een paar goede restaurantjes. Vanaf de hoog gelegen kerk uit de 16<sup>e</sup> eeuw heb je een prachtig uitzicht op de Maas. Het is natuurlijk wel even klimmen maar dat is gezond en het uitzicht is mooi. We liggen hier met een kleine kolonie Nederlanders net voor de sluis. We zijn moe en maken maar geen nieuwe contacten meer die dag.

De volgende morgen, net voor vertrek, merken we dat er in een hokje van de capitainerie ook nog een wasmachine staat. Jammer dat we dat niet gezien hebben. Waarom heeft de havenmeesteres dat eigenlijk niet verteld? Hoe dan ook. We willen op tijd weg om te voorkomen dat we in colonne de sluisjes moeten gaan nemen, wat altijd veel tijd kost. We proberen daarom als eerste te vertrekken en zien dan wel wat achter ons aankomt of juist niet. De Sliedrechtters voor ons zijn echter al vergevorderd in hun voorbereidingen dus leggen we ons erbij neer dat het een 2 of misschien wel 3 in de sluis wordt voor het komende traject. Omdat blijkbaar één bemanningslid te lang op de plee zit of onder de douche staat, vertrekken wij toch als eerste naar de sluis. We zien de Sliedrechtters hun lijntjes weer vastzetten en duidelijk kiezen voor de volgende sluis. Ook anderen maken geen aanstalte om te vertrekken. De sluiswachter, die vanuit zijn positie de haven kan overzien, is echter niet erg gecharmeerd om maar één schip te schutten en laat de sluis openstaan. Hij begint tekens te geven aan de Sliedrechtters om op te varen

naar de sluis. Ze zijn niet te vermurwen. De sluiswachter trekt een gezicht van 'ik krijg jullie nog wel'. De sluisdeuren gaan dicht en we worden omhoog gestuwd. Boven in de sluis gekomen, zien we de Sliedrechtters naar de sluis opvaren. We letten op het gezicht van de sluiswachter en horen zijn commentaar in het Frans aan. Er is geen woord Nederlands bij. Bij de volgende sluis zien we een wit Renaultje aankomen met de sluiswachter van zonet. Hij instrueert zijn collega en vertrekt weer. Waarschijnlijk laten ze de Sliedrechtters tussen twee sluizen een beetje hangen of zoiets.

Wij zetten de vaart erin en met 6 km. per uur hopen wij de 7 sluizen tot Verdun voor de avond te halen. De 4<sup>e</sup> sluis in het rijtje, sluis Consevove, is een vervelende. Aan beide zijden schuine kanten. Vastleggen doen we maar niet. Gelukkig hebben we de ruimte in ons uppie. Om 15.45 uur arriveren we heerlijk op tijd in Verdun. We meren niet af aan de steiger aan SB-zijde want die is vrijwel vol en bovendien wordt ons toegeroepen dat de elektriciteit niet werkt. We sturen naar de aan bakboord gelegen kade, waar stroom, water en zon voorhanden zijn. We hebben ons een beetje verheugd op Verdun en plannen een extra dag te blijven. Verdun is een boeiende stad met een enorme historie wat betreft oorlogen en veldslagen. De forten, kilometers lange ondergrondse gangen, gebouwen, musea, je kunt er niet (of juist wel) genoeg van krijgen.

De volgende dag laden we onze fietsen af die op het zwemplateau staan, en hebben zodoende wat meer bewegingsvrijheid. We fietsen een heel eind, berg op, berg af, weer berg op en komen terecht bij een fortificatie die er erg indrukwekkend uitziet. Dat is ook zo, want we zijn aangeland bij het souterrain van de Citadel. We willen wat zien dus waarom niet hier beginnen. We kopen een toegangkaart en moeten wachten op een soort treintje voor vier personen, dat door de tunnels rijdt en waarbij in je eigen taal het verhaal van de eerste wereldoorlog wordt verteld. De truien die we over onze schouders hadden hangen, hebben we inmiddels aangetrokken omdat het hier 12 graden koud is. Graag snel een treintje dus. Elk treintje heeft een bandje in de eigen landstaal het wordt dus even wachten. Een Oostenrijker is ons voor. We hebben gemerkt dat tussen twee treintjes ongeveer 10 minuten verstrijken, vandaar dat we 10 minuten besparen door bij de Oostenrijker op de bok springen. Dan maar uitleg in het Duits. Als het treintje ons oppikt en wij de eerste gang inrijden daalt de temperatuur direct nog verder tot 8 graden. Door de Fransen wordt halverwege het traject door aanjagers aan het plafond de koude lucht nog eens extra in beweging gebracht, wat wel aantoont, dat de soldaten het erg koud hadden in die tijd. Ik hoor de tanden van Ans klapperen en de rillingen zijn bij mij chronisch geworden. Nog nooit zijn we zo blij geweest een museum te kunnen verlaten. Ans en ik besluiten naar de boot terug te keren om in het zonnetje bij te komen. We zijn verrast dat ons fort een steenworp afstand verwijderd blijkt te zijn van de haven. In de middag moeten de inkopen gedaan worden dus we fietsen naar de Super Marché.

Op de fiets kunnen we wat meer meenemen dus we bevoorraden ons extra. Na nog een korte avondwandeling nestelen we ons op de bank, kijken of de video-opnamen goed gelukt zijn en verdiepen ons verder in ons boek.

De volgende dag liggen we om half negen al in de sluis van Verdun. We zijn voorlopig alleen en dat is prettig, want dan kun je lekker achter in de sluis gaan liggen. Het geweld van het water blijft dan ver van je vandaan. Bij de derde sluis Houdainville worden we ingehaald door een prachtig groot blauw jacht van ongeveer 16 meter lang en 4,5 meter breed met de naam "Hoe". Het wordt dus 2 in de sluis vandaag. Wij moeten opvaren tot tegen de sluisdeuren om beide plaats te geven. Bij het binnenlaten van het water zie ik Ans wit worden. Het water bruist bijna over het voordek en de boot zwabbert van links naar rechts in de sluis. Onze achterbuurman zit lekker onderuit in zijn stuurstoel met een lijntje losjes in de hand. De storm waait bij ons en is bij hem uitgewoed. Bovendien is het schip zo breed dat hij opgesloten zit tussen de twee sluiswanden en weinig beweging kan maken. Hoe dan ook, drie sluizen verder heeft onze mee-sluizer in de gaten dat het zijn beurt wordt om de eerste schokken op te vangen. Hij stelt voor onze plaats in te nemen en wij laten ons afzakken naar de tweede plaats. De eerstvolgende sluis is een verademing. Wij kunnen er nu ons gemak van nemen. Net buiten de sluis zien we onze buurman, die we inmiddels kennen als Freek en Anna, een rare zwieper naar stuurboord

maken en stilvallen. We varen op tot naast hen en informeren naar de problemen. Mijn schroef zit vol met waterplanten roept hij. Flink achteruitslaan roep ik. Wij hadden voor de sluis hetzelfde probleem al op dezelfde manier opgelost. Een kwartier van proberen en experimenteren volgt. In overleg besluiten we naar de volgende sluis te varen en dan verder te zien. De sluiswachter is inmiddels door zijn collega geïnformeerd en omdat wij maar weer voor op varen wordt ons gevraagd wat er aan de hand is. Wij verwijzen naar achteren en heel voorzichtig wordt het schip in de sluis geloodst. Anna en Freek kijken bezorgd. Freek besluit om een duik onder het schip te maken om te zien wat er aan de hand is. Een moedig mens, want het is koud en zo lang je adem inhouden tot je onder het schip bent en weer terug is niet wat je van huis uit gewend bent. Met een vieze veeg op zijn rug verschijnt hij aan de oppervlakte. Voor 75 % zeker is de schroef verdwenen maar geloven doet hij het nog niet. Het zicht is onderwater nogal slecht. Het heeft geen zin de sluis niet langer blokkeren en we varen dus door, in eerste instantie naar Saint-Mihiel waar een prima aanlegplaats is, maar Commercie is een grotere plaats met vermoedelijk ook goede aanlegplaatsen en meer kans op hulp.. Commercie blijkt een mooie stad zoals we later zien, maar de aanlegplaats is erbarmelijk en natuurlijk zonder bolders om aan vast te leggen. De pinnen, goed dat we ze hebben meegenomen, worden in de keiharde grond geramd. Daarna is het tijd voor het verdere onderzoek. Samen in de motorruimte stellen we vast dat de schroefas er nog inzit dus de verbinding tussen schroef en keerkoppeling in orde is. Het zit dus echt onder het schip. Freek tovert inmiddels een nood-duik-uitrusting tevoorschijn en gaat nu voor langere tijd overboord. De schroef is inderdaad verdwenen. Telefoontje naar Nederland om de levertijd van een nieuwe 4-blads schroef vast te stellen, levert een grote teleurstelling op. Drie weken! Inmiddels doet het nieuws de ronde. De vorige sluiswachter heeft de volgende sluiswachter geïnformeerd; die heeft weer een vriendje in Commercie, die de brandweer zal bellen. Gezien de levertijd wordt het voor Freek zeer belangrijk om de verloren schroef te vinden. Een politieauto stopt en twee agenten informeren naar de problemen. Zij zijn ook geïnformeerd en gaan nu hun steentje bijdragen. Later komen zij weer terug om verslag uit te brengen. Het ziet er niet zo goed uit. De duiker die zij in gedachte hebben, is 8 dagen met vakantie. Ze kunnen dus even niets doen. Freek besluit om de volgende dag met zijn motor, die hadden we al zien staan achter op het zwemplateau, naar de sluis te gaan waar de schroef is verloren. Je verliest een schroef bij achteruitslaan en dat doe je vlak voor de sluis maar zeer zeker ook in de sluis. Dus daar moet je zoeken. De zorg dat een duiker niet beschikbaar is, blijkt ongegrond. Er is sinds de avond tevoren veel werk verzet door de Fransen. Het wordt een prestatiegebeuren. Zeven duikers staan te wachten op de sluis als Freek arriveert. Drie beginnen te zoeken voor de sluis en drie man in de sluis. De eerste zoektocht is zonder resultaat maar de tweede is bingo! Zeg niets over de hulpvaardigheid van de Fransen. Die is echt oké!

Wij zijn overigens op het moment van deze laatste ontwikkelingen op de tweede dag, niet op de hoogte. We zijn namelijk inmiddels vertrokken naar Toul. We denken nog even aan Freek en Anna en hopen dat alles goed verloopt. Het verdere verloop wordt ons een week later uit de doeken gedaan, als we elkaar weer tegenkomen. Toul wordt bereikt, maar niet eerder dan dat 12 automatische sluisen afgewerkt zijn.



**Foto 9 sluis bij Toul**

Toul kennen we een beetje omdat we op weg naar vakantie in het Zuiden hier enige malen hebben overnacht. We vinden een goede ligplaats tussen de sluisen 25 en 26 en gaan na het aanleggen de stad in. Als we weer aan boord zijn gaan we eerst onze verdere plannen bespreken. Al eerder hebben we besloten om naar Nancy te gaan in plaats van direct door te varen naar kanaal de l'Est (branch Süd). Uitgaande van wat we op de kaart zien, zouden we om Nancy heen kunnen varen naar kanaal de l'Est door het nemen van de sluisen nr.11 t/m 1, de z.g. Embranchement. Een logische gedachte als je de Navicart niet goed leest. We vertrekken de volgende dag uit Toul en gaan direct door de sluis bakboord uit de Moesel op. Een prachtige brede rivier tussen steil omhoog lopende heuvels met leuke stadjes er tegen aan of er bovenop. We hebben een uurtje of 5-6 voor de boeg.

Een bezoek aan Nancy blijkt enige opoffering waard. Een schitterende stad waar bijna elk gebouw een prachtig monument is. Vooral la place Stanislas met zijn grilles de Jean Lamour en niet te vergeten la cathédrale en léglise St.Sébastien maken veel indruk op ons. We treffen het want er is in het oude deel van de stad een antiekiteiten markt. Het is geweldig om hier doorheen te lopen. Na een lange wandeling besluiten we de tijd te nemen voor een drankje op een terrasje op place Stanislas.



**Foto 10 Haven Nancy**

Van hier uit hebben goed zicht op het indrukwekkende Hotel de Ville waar net een trouwstoet naar binnen gaat. Na een klein uurtje later stappen we op en zoeken ons schip weer op. Een bezoek aan Nancy is beslist een aanrader. Jammer genoeg blijkt tijdens ons bezoek aan Nancy dat het tweede deel van het plan niet uitvoerbaar is. De



doorvaart via de sluisen naar kanaal de l'Est is gesloten voor de pleziervaart. Het staat achteraf gezien in de Navicart maar is door ons over het hoofd gezien. Bij navraag blijkt dat in de maanden juli en augustus pleziervaart wel is toegestaan en zoals verder wordt aangekondigd zal vanaf 2003 de Embranchement het hele jaar open zijn. Jammer genoeg betekent dit voor ons dat we weer terug moeten naar Toul om daar kanaal de l'Est op te draaien. Dit betekent een tocht van 7 uur voordat we bij Richardménil zullen arriveren waar we dan weer ter hoogte van Nancy zijn maar dan aan de andere kant. Het is zuur om te weten dat we vanuit Nancy via de Embranchement in enkele uren dit traject hadden kunnen afleggen.

## Traject 4, van Nancy naar St. Jean de Losne (Canal de l'Est branche Süd)

Hoe dan ook, de volgende dag tuffen we met een prettige snelheid van 15 km per uur weer richting Toul respectievelijk Richardméhil. Laat in de middag arriveren we bij de laatste en zien daar een mooie aanlegsteiger waar we recht op af stevenen. Eén van de schippers van de daar reeds geparkeerde schepen klimt zijn schip uit om ons te waarschuwen voor stenen en ondiepte, maar het is al te laat. We horen veel gekras onder water en we liggen muurvast op de stenen. De schipper van de "FARS" zoals we op de zijkant van het schip kunnen lezen, komt zijn boot uit en verontschuldigt zich. Hij was net te laat om te waarschuwen, maar stelt daar tegenover dat ze met een lijntje en mankracht ons even vlot zullen duwen of trekken. Nou ja, met veel geduw is er geen beweging in te krijgen. De schipper van de FARS, later blijkt hij Paul te heten en zijn vrouw Sandra (ze zijn op weg naar Zuid Spanje), vraagt om een lange lijn want hij heeft bedacht dat als je aan de overkant van het water gaat trekken de kans het grootste is iets te kunnen doen aan dit probleem. Paul en zijn vrouw vertrekken met onze 30 meterlijn over een smal bruggetje naar de overkant. Vanaf het jaagpad, zo herleven oude tijden, gaan ze flink te keer maar er is geen beweging in te krijgen. Paul, niet voor een kleintje vervaard, maakt de lijn een dikke meter hoog aan een boom vast en door op de lijn te gaan staan, wordt net het doorslaggevende rukje gegeven. We drijven weer. Inmiddels zijn andere oude vrienden, Fred en Anja (van de schroef), komen kijken. Na 3 dagen oponthoud konden ze weer op pad en hebben ons dus weer ingehaald. Ze zien nog net hoe de zaak vlot komt. Ze weten een plaats van 1.30 m. diep iets verderop aan de steiger. Op de vraag hoe zij dit weten, wijzen zij op de aanlegbalk waarop keurig in kleine letters de diepte staat vermeld. Wij zijn vastgelopen op het stuk van 1.00 m. diep. Geen hond die dit vanaf het water ooit kan lezen. Volgens Paul is dit op deze manier aangegeven op indicatie van de wethouder in de gemeenteraad. Zijn kleine reparatiewerfje bevindt zich iets verderop en ze zitten dringend om werk verlegen.

De volgende morgen starten we samen met de FARS voor een sluizenreeks van 15 stuks waarvan 11 met dezelfde sluiswachter Antoine. Paul en ik doen onderweg om beurten ons best met het opendraaien van sluisdeuren. Af en toe vechten we erom wie eerst mag, later gaat diegene die het graag doet voor.



**Foto 11 Aquaduct**

Flavigny Wij gaan met ons smalle schip als eerste in de sluis want we zijn ook als eerst afgevaaren. De FARS is 4.50 breed (met stootwillen 5.00 m.) past precies in de sluis. Bij het inlaten van het water worden wij heen en weer geslingerd van de ene kant van de sluis naar de andere. De lijnen zijn erg lang omdat de bolders ver uit elkaar staan en dat maakt het knap lastig om het schip in toom te houden. Achterom kijkend zien we de bemanning van de FARS Paul en Sandra, lekker onderuit aan de witte wijn zitten met elk

een lijntje losjes in de hand. Ans en ik hebben na 7 sluizen rode handen van de touwen en we vragen de FARS om eens even met ons te ruilen. Zij voor in de sluis en wij comfortabel achterin. Paul heeft geen bezwaar maar waarschuwt ons voor wat uitlaatgassen omdat de motoren moeten blijven draaien. Hij heeft oplaadproblemen en zijn generator heeft hij ergens in België opgeblazen. Als we achter in de sluis de dichte rookwolken zien, bedenken we ons noodgedwongen en kiezen we toch maar voor zere handen i.p.v. longproblemen en rode ogen. We halen het, maar Ans ziet het niet echt meer zitten voor de volgende dag. Ik beloof dat ik met Paul een robbertje ga stoeien, want we zijn door hem gevraagd om samen verder te varen. Overigens wij vinden dit samen op varen ook leuk want het zijn leuke lui. Paul ziet echter het startprobleem zo ernstig dat hij niet toe kan zeggen de motoren in de sluis uit te doen. Na overleg met Ans besluiten we het te proberen en de uitlaatrook voor lief te nemen. We willen dus achter de FARS de eerste sluis in schuiven. Het gaat niet hellemaal lekker voor ons uit. Omdat de FARS flink moet corrigeren bij het binnenvaren wordt dermate veel rook geproduceerd, dat we het schip voor ons en de sluiswanden niet meer zien. Paul ziet ons door de rookwolken opdoemen en stelt voor om dan toch maar te proberen de motoren in de sluis af te zetten. Waarschijnlijk is zijn positieve beslissing beïnvloed door het feit dat de volgende dag zijn nieuwe generator door een Duitse fabrikant in Epinal wordt aangeleverd, incl. personeel, die het zaakje gaat inbouwen. De sluizenreeks wordt nu voor ons dus een makkie. Tussen sluis 31 en 30 passeren we Charmes. Wat is het hier mooi. Het schutten gaat nu gemakkelijker. Het brede schip van Paul houdt alle geweld tegen en we hoeven nauwelijks vast te maken. Alles verloopt voorspoedig tot blijkt dat bij de sluizen 21 en later 19 de loopbrug minstens 10 resp. 20 cm. lager is dan bij alle overige sluizen. De FARS komt er niet onderdoor. Er verzamelt zich een groep experts. Elke Fransman acht zich ook als toeschouwer, een expert. De oppersluiswachter gaat telefoneren met het waterbeheer en vraagt om het water in dit sluisvak te verlagen. We wachten ik weet niet hoe lang totdat het water is gezakt en de FARS wordt gevraagd om het te proberen. Het lukt echt niet. De sluiswachter komt eens argwanend naar de ramen van de FARS kijken. Hij denkt dat ze neerklapbaar zijn maar Fred zegt geen idee te hebben of dit kan, want hij heeft het nog nooit geprobeerd. De sluiswachter is nu pissig en zet ons aan het werk. Samen met Paul halen we de ramen naar beneden. We passeren zodoende beide sluizen voorzichtig maar probleemloos. De sluiswachter kijkt de rest van de tocht iets minder vrolijk maar lacht weer als hij van ons een flinke fooi krijgt bij de laatste sluis. Bij de Embranchement d'Épinal gaan we bakboord uit over een Aquaduct naar Epinal en zien onder ons de Moesel als een dun stroompje. We lopen Epinal binnen waar we een zeer prettige haven aantreffen. Als we binnen varen zien we aan stuurboord een aanlegkade met een restaurant met als achterland een parkachtig geheel. Zeer fraai. Natuurlijk moeten we naar de bakboordkade omdat aan de mooie kant geen plaats is. De bakboordkade is overigens ook voorzien van water en elektriciteit, dus eigenlijk prima. Alleen loopt er een drukke weg door onze voortuin en dat zien we op termijn niet zitten. Als later aan de andere zijde een plaatsje vrijkomt, verkassen we. Na de dagelijkse middagborrel gaan we de stad in. Allereerst naar de Supermarkt, die op 10 minuten lopen van de haven te vinden is. Ik zie al op tegen de wandeling terug als ik de waslijst aan inkopen bekijk. Ans neemt de rugzak mee want dat draagt makkelijk. Ik draag dat ding natuurlijk terug "omdat hij zo zwaar is". Samen komen we er wel. We besluiten een dag te blijven liggen. We willen wat meer zien van Epinal en eens een dagje niet varen. Het weer laat ons niet in de steek. Al enkele dagen is de zon regelmatig van de partij. De tweede dag is heerlijk warm tot heet. We liggen de hele dag te bakken in de zon en kijken naar een volleybaltoernooi dat zich op het grasveld voor onze neus afspeelt. Voor de eerste keer wordt de parasol uitgeprobeerd. Laat in de middag gaan we een stadswandeling maken, zowel naar het oude gedeelte met leuke pleintjes, als naar het nieuwe gedeelte over de brug, waar de winkelstraten zijn. Bij terugkomst zitten Paul en Sandra op het terras bij het restaurant op de haven en vragen ons voor een drankje. Ze vragen of we later bij hun aan boord een borrel komen drinken. We spreken af dat we komen direct na onze geplande barbecue. Ze zeggen dat ze de rookpluimen in de gaten zullen houden.

We lopen later bij ze binnen en nemen een drankje op het achterdek van de FARS. Bij het tweede glas stellen we vast dat zich snel een aantal zwarte wolken ontwikkelen en Ans en ik besluiten om even naar de Merlion te lopen om wat extra lijnen aan te brengen en de cabriokap op te zetten. We worden na terugkomst beloond met een perfect glas cognac voor mij en een rood wijntje van een heel goed jaar voor Ans. Omdat het zo lekker is, gaan we hier de rest van de avond mee door. De dreigende wolken zijn opgelost en wij ook bijna in de sterke drank, maar het was wel een heel leuke afscheidsavond want wij vertrekken de volgende dag en zij moeten blijven om te wachten op hun nieuwe generator. Ze rekenen gemakshalve met een oponthoud van minimaal 4 dagen. Waarschijnlijk zullen ze ons niet meer inhalen.

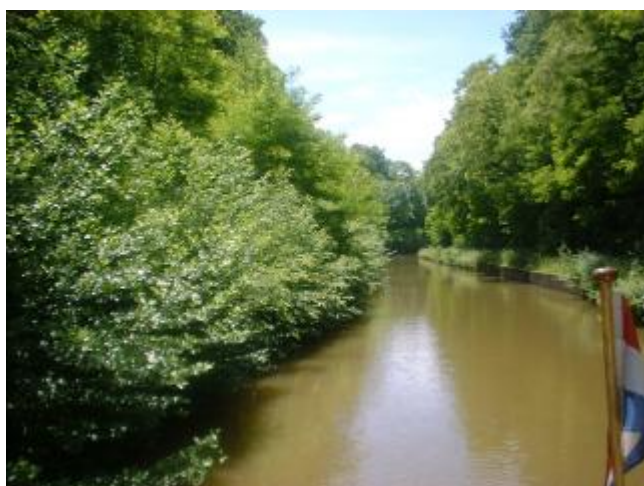
Wij vertrekken de volgende dag om 8.30 uur. We denken dat we de eerste zijn maar we hebben het mis. Een klein schip met Zwitsers vaart voor ons. We doen kalm aan maar ervaren na de volgende bocht dat de Zwitsers verdwenen zijn. Ze hebben gas gegeven en liggen al in de eerste automatische sluis als we arriveren. We zijn net te laat want de sluis gaat al dicht. Ze wilden blijkbaar alleen de tocht omhoog maken. Niet getreurd.



**Foto 12 Automatische sluis**

De automatische sluisen zijn erg snel en dat blijkt ook. Een kwartier later glijden we sluis 14 binnen. We hebben er echt zin in vandaag en het weer is goed. Sluis 13 gaat nog prima maar sluis 12 laat het afweten. 'Il ne marche pas'. Dat bellen we dan ook in deze bewoordingen door via de praatpaal aan het sluiswachterhuisje. Deze huisjes zien er een beetje uit als blokhutjes. Bij elke sluis die we krijgen, zie je dezelfde nieuwe bouwsels. Even later zien we een autootje in de verte aankomen. Hier komt onze hulp. Hij doet een paar handelingen in het blokhutje en de zaak draait weer. Au revoir et merci. Sluis 11 en 10 doen het perfect. Nr. 9 blijft verdorie op rood staan en we roepen maar weer om hulp. Ook hier een snelle oplossing. Tussen sluis 3 en 2 komen we achter een Nederlands vrachtschip te zitten. In de bochten gaat het erg langzaam en we overleggen of we er niet voorbij zullen gaan als het kan. Na een paar kilometer hebben we een breder stuk. Via de marifoon vraag ik akkoord om voorbij te varen. Er komt een antwoord maar we verstaan het niet goed. We nemen maar aan dat het in orde is en passeren. We steken onze hand op bij het voorbij varen. Erg enthousiast wordt er niet teruggezwaid. Bij sluis 1 aangekomen, zien we uit de verte al veel mensen op de sluis. Dit betekent meestal niet veel goeds. Er blijkt een mankement te zijn met het automatisch sluiten van één van de sluisdeuren. De boot voor ons is wederom een Nederlands vrachtschip, die in de sluis is komen vast te zitten en nu proberen de sluismensen met vereende krachten door middel van een lijn de sluisdeur open te trekken. Via de marifoon hadden we al het nodige gehoord, want de bestuurster van dit schip informeerde haar collega achter ons uitgebreid over een sluisprobleem, maar we wisten niet waar het was gebeurd. In Frankrijk kom je het probleem vanzelf tegen want je zit per slot van rekening allemaal op hetzelfde smalle stukje water. Het vrachtschip wordt met vereende krachten de sluis

uitgewerkt en wij mogen binnen varen. Met ons toont de sluis geen nukken maar de hulpcrew besluit nog wel even te blijven. De sluiswachter vraagt ons een halfuurtje te wachten want de 2 Hollandse vrachtschepen hebben gevraagd om achter elkaar te mogen gaan varen omdat ze samen een plekje willen zoeken. Wij zijn van mening dat we daar niets mee te maken hebben. We waren de achterliggende Hollander al eerder gepasseerd dus wat zou dit wachten dan voor nut hebben, niet waar. Maar ja, de sluiswachters moet je niet tegen de schenen schoppen, want een van die helpers op de sluis is per slot van rekening straks weer je schutvriendje. We besluiten dus toch maar dit halfuurtje aan de kant te gaan liggen bij een picknickplaats direct na sluis 1. Inderdaad een uurtje later komt onze Hollandse vriend voorbij varen en wij starten de motoren weer. Onze sluiswachter komt ons halen en laat weten dat hij het waardeert dat we toch zijn blijven liggen. Omdat het al laat is, overleggen we met hem waar we onderweg kunnen overnachten. Hij weet bij sluis 8 in de buurt van Void de Girancourt, een kade met voldoende water om aan de kant te komen. Zo gezegd zo gedaan. Twee uur later liggen we daar mooi in de natuur.



**Foto 13 tussen de sluisen**

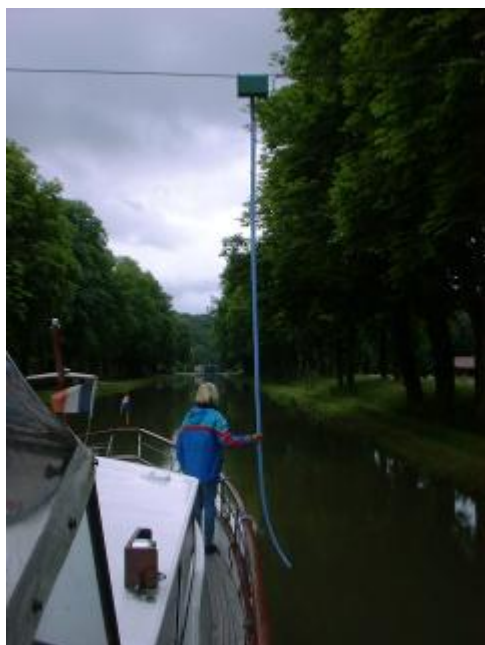
Onze sluisvriend vraagt ons hoe laat hij ons weer kan oppikken de volgende dag. Negen uur vinden we een christelijke tijd. We liggen heerlijk in het zonnetje tot een uur of zeven en eten op het achterdek. Dan zakt de zon weg achter de bomen en om een uur of 9 gaan we naar binnen.

De volgende dag om 10 voor negen, 10 minuten eerder dan afgesproken, staat onze sluiswachter met de armen over elkaar op de sluis. Als hij ziet dat ik kijk zwaait hij met zijn hand van kom nou! We vertrekken dan maar met enige haast en gooien de lijnen maar even slordig op het dek. Een sluis verder voegt zich een tweede sluiswachter bij hem. Dit gaat er goed voor ons uit zien. Met 2 man wordt zeer efficiënt gewerkt. De ene sluis je door en de ander rijdt op zijn brommertje alvast naar de volgende sluis. Als wij komen staat de sluis open. Samen laten ze je binnen, sluiten de sluisen en één van beide vertrekt weer naar de volgende sluis. De twee heren blijven de hele dag bij ons. Wat een luxe voor slechts één schip. Aangekomen bij de voorlaatste sluis voor Fontenoy le Chateau nemen ze afscheid. We denken ze al een beetje te kennen. Aardige mannen. We besluiten ze allebei maar een goede fooi te geven.

De haven van Fontenoy is uitstekend. Het eerste deel wordt ingenomen door huurboten van Crown Blue Line, het tweede deel is voor de passanten met een eigen toiletgebouw en natuurlijk water en elektriciteit. Voor de capitainerie en het douchen moeten we in het gebouw van Blue Line zijn. Blue Line wordt overigens geleid door een Nederlandse manager die er al bijna 20 jaar zit. We hebben gepland om 2 nachten te blijven want Ank en Arnold komen ons weer bezoeken en ze blijven een nachtje. Zij zijn op de terugweg van hun vakantie in Cap d'Agde. Ank belt ons vanuit de auto dat ze vlakbij zijn en dat we

worden uitgenodigd om ergens te gaan eten, want ze hebben wat te vieren. Het is prettig om na een paar weken alleen maar vreemden, weer goede vrienden te kunnen ontmoeten. Arnold heeft in een gastronomisch handboek een restaurantje gevonden in Bains des Baines, dat weliswaar geen sterren heeft maar als uitstekend vermeld staat. Het wordt een heerlijke avond met veel lachen en lekker eten. De enige dissonant is dat we om 7 uur bij het restaurant met de naam "de la Post" op de stoep staan terwijl het personeel zelf nog aan de avonddis zit. Ze kijken ons meewarig aan en adviseren ons om nog een wandeling te maken. Op onze uitleg dat we al 2 uur rondlopen en op het dorp zijn uitgekeken en een drankje willen, worden we toegelaten en in lekkere stoelen in de TV-ruimte geparkeerd maar het drankje moet wachten. Om het smakken van het personeel niet te horen, stelt Arnold voor de TV aan te zetten; we zitten per slot van rekening in een TV-zaal. Als wij worden uitgenodigd om onze tafel op te zoeken, lijken wij het startschot te hebben gegeven voor anderen. Het blijkt inderdaad een bekend en gewaardeerd restaurant te zijn en heel goed bezet, maar niet goedkoop. Als Arnold afrekent, zie ik uit mijn ooghoeken dat het bedrag ongeveer correspondeert met 250 liter dieselolie voor de MERLION.

De volgende dag vertrekken Arnold en Ank om 9.00 uur. Het regent en het is koud. Wij gaan 5 minuten later van start naar de eerste sluis, nr. 36. Bij de eerste sluis moet je er altijd weer even inkomen. Bij ons blijkt vandaag een tweede sluis nodig om in het ritme te komen. Na het uitvaren druk ik de radarknop op ons radarkastje nog een keer in omdat ik denk dat de radarpaal die we passeren alweer voor de volgende sluis is. De sluis die we net uitgevaren zijn, start dus zijn cyclus weer maar zal als alle deuren gesloten zijn, geen commando vanuit de sluis krijgen en zal dan mogelijk op tilt slaan. We weten dat op dat moment niet. Sluis drie laat ons zelfs na enkele keren knop indrukken niet toe. Hij reageert niet. Ik zet Ans op de kant en zij gaat bellen met de Wegenwacht voor sluizen. In no time stopt het autootje van VNF die het mankement verhelpt. De boot voor ons heeft per ongeluk de radar na het uitvaren nogmaals ingedrukt. Stom, niet waar? We bedenken wat wij de eerstvolgende schipper aandoen die achter ons sluis twee in wil. Door ons oponthoud worden we ingelopen door een kotterjacht uit, je raad het, Nederland, die vertelt dat hij vast zat voor sluis twee. Hij moest om hulp vragen. Ans en ik kijken elkaar aan en denken: zullen we het vertellen? We doen het maar niet. Sluizen 35 t/m 46 (de laatste bij Corre), zijn automatisch dus het schiet goed op. Als we Corre binnen varen hebben we weer een fikse bui, waardoor we de aanlegplaatsen aan stuurboord bijna ongemerkt voorbij varen. De sluis die ons naar de Saone zal schutten doemt voor ons op. We besluiten niet in Corre te blijven maar door te varen. Beter met regent te varen dan ergens uitgebreid te gaan liggen. Als we de sluis uitvaren zien we rechts het doodlopende stuk Saone, d.w.z. doodlopend voor schepen, terwijl we net in de bocht nog een glimp zien van een haventje dat we niet op de kaart kunnen vinden. We vervolgen onze tocht nu op heerlijk breed water en we kunnen weer eens vaart maken. We krijgen te maken met een nieuw fenomeen om de sluizen in werking te stellen n.l. het draaimechanisme.



**Foto 14 Draaimechanisme**

Het werkt allemaal prima. We weten op dat moment nog niet hoever we zullen komen. Fouchécourt wordt ons aanbevolen door onze sluisgenoten met de kotter. Zij gaan er zelf ook heen. Zij hebben hun charmante dochter aan boord die vanwege het Franse zonnetje graag een paar dagen met pa en ma meevaart. Gezien het slechte weer van de laatste dagen heeft ze alleen maar rondgelopen in een oncharmant regenpak, zoals ze het zelf omschrijft. Ik moet toegeven dat ik haar om diverse redenen ook liever in bikini had gezien. Ook deze dag is weer bar en boos. Veel regenbuien en koud. Af en toe spreken we haar moed in in de trant van 'het wordt over een paar dagen wel beter'. Maar ja, wat moet je daarmee als je over een paar dagen weer terug moet naar Nederland. De haven van Fouchécourt blijkt in orde. Het is een haven van toch wel enkele jaren oud voor huurschepen met accommodatie voor passanten. We kunnen deze haven niet op de kaart vinden maar dat zal in de volgende druk wel recht gezet worden. In de avond krijgen we een verrassing in de vorm van een daverend onweer met zware regenbuien en veel windstoten. Onder de cabrioletkap hebben we een prachtig uitzicht op het vuurwerk rondom ons. Als Nederlander zeg je dan: wat gezellig, we zitten lekker droog en wat fijn dat we aan de steiger liggen. Dat zeggen we dan ook. We hopen wel dat het wat beter weer gaat worden want we krijgen er zo langzaam aan de pest in, ofschoon we opgeteld nog geen 5-6 slechte dagen met regen hebben gehad. We hebben dus eigenlijk niets te klagen.

De volgende morgen is het weer nog steeds in mineur, maar al bij Conflandey kunnen we elkaar aanstoten. Daar is ie weer! De zon. Als we Port sur Saone binnenvaren laten we de kap zakken omdat het ernaar uitziet dat de zon een blijvertje is. We varen midden door het stadje met aan bakboord mooie plaatsen om aan te leggen langs de kade.



**Foto 15 Kade Port sur Saone**

Jammer dat het zo kort op onze laatste stop is want het is een plaats om wat langer te blijven. We varen door naar de haven die aan stuurboord in een kom is gelegen. We moeten tanken dus we varen naar de aanlegsteiger van het tankstation. Bij het positie kiezen om aan te leggen, worden we in het Nederlands toegeroepen. Het tankstation is gesloten omdat de dieselolie op is. Over een paar dagen komt er weer voorraad. Klaar ben je als je echt dieselolie nodig hebt om verder te varen. Wij kunnen nog wel een eindje, misschien zelfs wel tot Saint Jean de Losne. Bij het achteruit varen zien we veel Nederlandse en Duitse schepen in de boxen liggen, zo te zien onbemand. Het zou hier wel eens een haven kunnen zijn waar Nederlanders en Duitsers hun schip in de winter laten liggen. We staken het achteruit varen, draaien 90 graden en varen naar de sluis een paar honderd meter verderop. Als we aanleggen komt de sluiswachtster vragen of we groenten uit haar moestuin willen uitzoeken. Ze heeft prachtige sla, boontjes, etc. Ans vertelt haar dat we nog goed in onze voorraad zitten. Tijdens het schutten worden we aangesproken door een paar Nederlanders op de fiets die aan de Nederlandse vlag hebben gezien dat we landgenoten zijn. We maken een praatje tot de sluisdeuren open gaan en we de rivier weer opvaren. Na een half uurtje komen we bij de Derivation de Skey. Rechtdoor gaat het naar Skey sur Saone waar je naar we gehoord hebben goed in het stadje kunt liggen. Wij gaan bakboord uit en nemen de Derivation. Halverwege zien we aan stuurboord een grote haven, die wel wat ver weg van de stad ligt maar er zeer compleet uitziet. We naderen nu de sluis voor de grote tunnel de St.Albin. We controleren of de schijnwerper goed gericht staat, want die is straks weer hard nodig. Na de sluis varen we de opengesperde muil van de Tunnel binnen. De tunnel is 680 meter lang wat toch echt behoorlijk lang is.





**Foto 16 de tunnel**

Je vaart min of meer tussen twee heel lage zeer smalle kades. Halverwege de tunnel hebben we even een probleem. Ook als stuurman wil je wat zien dus verslapt je aandacht en concentratie. Na even te lang achterom gekeken te hebben raken we met de stootwil stuurboord achter even de kaderand en stuitten min of meer terug naar de andere lage kade. Blijkbaar rolt de stootwil omhoog want we horen een krassend geluid wat alleen maar kan betekenen dat het staal van de boot de stenen van de kade raakt. Een kras dus! Na de stuurcorrectie heb ik als bestuurder flink de pest in. Gelukkig halen we het einde van de tunnel zonder verdere problemen. Ook hier het heerlijke gevoel om vanuit de donkere tunnel het licht weer in te varen en vooral de warmte weer te voelen. We krijgen nu een flink stuk Saone met weinig sluizen. Bij Charentenay zijn twee flinke Derivations. Even voor Charentenay Derivation de Sing en direct daarna Derivation Charentenay die uitkomt bij Ray sur Saone. We varen Ray voorbij naar de volgende Derivation, die van de Ferrieres les Ray. We zitten eigenlijk al 15 km niet echt op de Saone maar varen van de ene derivation naar de andere. Voor de volgende Derivation zien we een bordje met de mededeling dat indien je niet dieper steekt dan 1.50 m de Saone verder gevolgd kan worden. We slaan hier geen acht op, omdat we de kortste weg kiezen in de veronderstelling dat de Ecluse de Regarde in de Derivation wel open zal staan. In dit geval is dat niet zo; integendeel, de sluisdeuren zijn dicht en niemand die ze open gaat doen. We wachten een half uur en denken erover actie te gaan ondernemen. We zijn niet gewend zo lang te wachten. Maar dan komt er beweging. Een dame gaat op haar dooie gemakje de sluisdeuren open doen. We varen binnen in een sluis met schuine wanden. Gelukkig zijn we deze niet vaak tegengekomen. Het blijven krenge. Achter ons schuift een huurboot naar binnen met 5 mannen en veel bier. Je kunt aan de tijd van het schutten wel merken dat het oude sluisen zijn. Het kost ons een uur voordat we uitvaren. We gaan nu op weg naar de tunnel de Savoyeux met een lengte van 645 m. We beginnen er al aan te wennen om door tunnels te varen. Het is niet moeilijk als je je ogen maar op de tunnelwanden voor je houdt. Ans probeert video-opnamen te maken terwijl ze voorop zit.

Na sluis Savoyeux draaien we weer de Saone op. Na anderhalf uur passeren we Rigny. Na Rigny is Gray niet ver meer. Dat is ons einddoel voor vandaag. Voor Gray zien we aan bakboord de haven van Connoisseur huurboten. Het lijkt wat ver van het centrum en daarom besluiten we door de sluis te gaan. Op de kaart hebben we aan de andere zijde van de sluis aanlegplaatsen gezien. In de sluis waarschuwt de sluiswachter ons voor aanleg langs de kade. Hij zegt dat het misschien mogelijk is aan te leggen maar dat je niet weet of je 's morgen weg kan komen. Het water is in de ochtend soms 20 cm lager.

Hij raadt de haven van Connoisseur aan. We zeggen dat we het even gaan proberen en anders direct weer terugkomen. Binnen een kwartier zijn we inderdaad weer terug. Het is een dikke meter diep langs de kade. We proberen niet of het verderop beter is en wenden de steven weer naar de sluis. De sluiswachter heeft ons in de gaten gehouden en laat ons prompt weer binnen. Hij laat ons nog even weten dat hij het wel wist en probeert ons een paar flessen wijn te verkopen. Meer en meer sluizen hebben een wijnstalletje op de sluis staan en proberen op deze manier wat bij te verdienen. We vinden hem te duur en laten het afweten. We gaan vanuit de sluis stuurboord uit en meren af bij de Connoisseur.

De volgende morgen haasten we ons niet. We gaan even de stad in en zoeken daarna een Super Marché. Om 11.30 uur maken we los en stomen weer op naar de sluis. De sluiswachter is ons niet vergeten en vraagt of we een goede nacht gehad hebben. Hij sluis ons vervolgens naar buiten. Van Gray naar ons volgende doel Auxonne is ca 50 km. maar met de mogelijkheid om 15 km per uur te varen en maar 3 sluizen kan dit in 4 of 4,5 uur. Maar ja, je bent in Frankrijk. We komen net te laat bij Sluis Apremont die gesloten is tussen 12.30 en 13.30 uur. Ze zijn wel erg punctueel. Het wordt dus een uur lummelen met de neus in de modder. Bij een sluis verder, sluis 17 bij Heuilley, is een opstopping van boten bij een stoplicht. Net voor de sluis komt hier Canal de la Marne à la Saone in de Saone en omdat dit ter hoogte van de sluis is, moet hier wel dit regelsysteem toegepast worden. We zijn bang dat we wel twee sluizen moeten wachten voor we aan de beurt zijn. Er wordt een vrachtschip naar ons toe gesluisd dat op één of andere manier vast zit in de sluis. Hij zit er al een half uur in en er gebeurt niets. We varen, het stoplicht negerend, een beetje dichterbij om te zien wat er aan de hand is. Het is een Nederlands schip met een auto op het dek die vastloopt onder de brug. Men probeert de auto zodanig op het dek te verrijden dat het net kan. Dat lukt niet en nu moet de auto in de kraan genomen worden en neergezet worden op het laagste dek van het schip. Gelukkig schijnt de zon en hebben we vakantie want het duurt allemaal erg lang. We groeten de Nederlanders als het vrachtschip voorbij vaart vriendelijk en wensen hun een goede reis. We zetten er de vaart weer in. Net voor Lamarche zien we aan stuurboord een restaurantje met een aanlegsteiger.



**Foto 17 Restaurant St. Antoine**

Een uitstekende stopplaats om even te rusten en te proeven wat het restaurant te bieden heeft. Het is echter al te laat in de middag om te lunchen en te vroeg voor het avondeten. We varen dus maar door. Door al het eerdere oponthoud wordt het 17.30 uur voordat we in Auxonne aankomen. We meren af aan één van de 3 lange steigers aan bakboordzijde. Het uitzicht naar land is niet denderend. We kijken tegen grote flats aan. Het uitzicht naar het water is zoals altijd prachtig. Een jongedame komt langs met informatie over de stad en laat ons weten dat zij in het gebouwtje op de haven domicilie heeft en dat we bij haar voor alles terecht kunnen. Voor alles? Als we goed vastliggen en ons glaasje wijn hebben gedronken, ga ik haar opzoeken. Ik ben op mijn bril gaan zitten

en een poot is afgebroken. Misschien dat zij een adresje heeft dat niet alleen brillen verkoopt maar ook repareert. Ze gaat bellen terwijl ze zich verontschuldigt. Ze is snipverkouden en dat is te zien. Ik blijf voor alle zekerheid maar op een paar stappen afstand. Ze heeft beet. Ik krijg een papiertje met snotvlekken aangereikt met naam en adres. Eerst nog maar even een borrel en dan maar eens de stad in. We zijn aangekondigd bij de opticien dus hij doet echt zijn best. Een half uur later verlaten wij de winkel met een nieuwe poot aan de bril, weliswaar van een andere kleur en twee cm korter, maar de bril is weer bruikbaar. Tot laat zitten we op het achterdek en zien de zon langzaam in het water zakken.

We zijn aan het laatste stukje toe van de eerste helft van onze reis. Saint Jean de Losne is het verste punt van onze reis en dit geeft ons toch een beetje het gevoel dat we daarna weer op weg naar huis zijn. Een beetje dwaas natuurlijk want ook de voortzetting van onze tocht is even nieuw en avontuurlijk als het eerste deel.

Als we Jean de Losne (spreek uit 'de Loon') aan stuurboord zien, vinden we het er uitzien als een echt Zuid-Frans havenplaatsje.



**Foto 18 St Jean de Losne**

We blijven hier een paar dagen dus we hebben de tijd om uitgebreid op onderzoek uit te gaan. Aan het eind van het stadje gaat een bocht naar rechts, naar de havens en naar de sluis van Canal de Bourgogne. Net voor de bocht ligt het bunkerschip waar we heen sturen en aanleggen. We zijn wederom op de verkeerde tijd. Gesloten tot 14.00 uur. Het is nu 12.30 uur en warm. We besluiten later te gaan tanken en nu een plaatsje te gaan zoeken in de jachthaven van H2O. Na al de kleine haventjes en simpele aanlegplaatsen vinden we hier weer een echte jachthaven. Veel schepen, een grote watersportwinkel, douches, wasserette en een supermarkt bijna op de haven. We hebben een goed plaatsje in een box aan de voorkant met een uitstekend uitzicht en nestelen ons op het achterdek in verre staat van ontkleding, want het is ongeveer 35 graden heet. Tegen half vijf gaan we op onderzoek uit, kopen een krant en gaan uitgebreid winkelen in de watersportwinkel. In de vroege avond lopen we naar de kade aan de Saone-kant van de stad waar verschillende schepen zijn afgemeerd. Eigenlijk vinden we het hier nog leuker dan in de haven. We besluiten de volgende dag te gaan tanken en daarna langs de kade af te meren.

Zo gezegd zo gedaan. Inderdaad blijkt het hier veel leuker te zijn. Je kunt al het vaarverkeer op de Saone volgen en op de kade is altijd wel wat te doen. Dat blijkt ook 's avonds het geval te zijn. Er is vanaf 21.00 uur een popconcert op de kade en dat willen we niet missen. We hebben bij het rondlopen al besloten te gaan eten bij Bar de la Marine.



**Foto 19 Bar de la Marine**

We gaan daar wat vroeger heen, zoeken een tafeltje op het terras en snuiven de geur van knoflook alvast op. Er zit ook een ploeg Nederlanders. De meeste hebben we onderweg al eens ontmoet. Het is hier zwaan kleef aan en heel gezellig, maar omdat zij nog aan de borrel zijn en wij willen eten, sluiten we ons maar niet bij de club aan. Zoals verwacht, is het eten uitstekend en de wijn ook. Het is een heerlijke zomeravond. Het concert dat gedeeltelijk vanaf een boot gebeurt, vindt plaats pal voor het eetcafé "National". We kunnen later vanuit onze eigen stoel en een wijnglas in de hand het concert vanaf het achterdek volgen. Als de muziek vanaf de boot ten einde is, start naast "National" een ander orkestje, die het lekker laat maakt. De temperatuur blijft tot midden in de nacht aangenaam, vandaar dat we maar moeilijk het bed kunnen vinden.

## Traject 5, van St Jean de Losne tot Migennis ( Canal de Bourgogne)

De volgende dag wordt de dag van vertrek. Ik heb de motoren goed gecontroleerd en wat olie bijgevuld, de vetpotten van de roeren nog even wat aangedraaid en nog een paar van dat soort dingen. Beide motoren lopen nog als een naaimachine zoals ze overigens de hele weg al gedaan hebben. Onze afvaart naar de sluis van Canal de Bourgogne is weer even spannend als in het begin toen we Canal de l'Est op voeren. We verheugen ons op het Canal want we hebben hier zoveel over gehoord en gelezen, dat we het nu wel eens zelf willen bevaren en vooral al die kleine plaatsjes onderweg bezoeken.

Als we naar het Canal de Bourgogne gesluisd worden, krijgen we van de sluiswachter een formulier dat we bij verschillende sluisen moeten laten afstempelen. We vragen niet bij welke sluisen, want we vermoeden dat het wel weer mee zal vallen. We wachten wel tot er om gevraagd wordt.

We gaan op weg naar Dijon en dat wil zeggen dat we 21 sluisen voor de boeg hebben. De sluisen zijn van het type Freycinet, die met lange hefboomen geopend moeten worden. Bediening is zwaar en bijna altijd wordt dit door 1 persoon gedaan. We zullen flink aan het werk moeten. Wij zijn van plan om één kant voor onze rekening te nemen. Dit bespaart de sluiswachter veel omlopen en bovendien gaat de schutting dan veel sneller. Canal de Bourgogne telt 189 sluisen waarbij het eerste deel van 76 sluisen, beginnend bij Saint Jean de Losne, aftelt van 76 naar 0. Vanaf Pouilly en Auxois, het hoogste punt, gaat de telling weer van 0 naar 115, waarvan 106 en 107 en 114 en 115 zijn samengevoegd

Tot Dijon is het Canal vrij recht, met weinig variatie, maar we vinden het wel een mooi landschap. We merken meteen al wat het betekent om Canal de Bourgogne te bevaren. Om de haverklap een sluis. Ongeveer 11 sluisen verder worden we opgeschrikt door een formatie straaljagers. Ze scheren heel laag over. Horen en zien vergaat je. Als we bij sluis Vernois (nr. 63) aankomen, dit is bij het plaatsje Petit Ouges, liggen we precies in het verlengde van de startbaan te wachten. Drie straaljagers starten op het moment dat wij de sluis in moeten varen. We wachten maar even om het opstijgen te zien en te horen. Nog vele sluisen ver horen we het opstijgen en landen van die dingen.

Vlak voor Dijon worden we opgehouden door een hotelboot (omgebouwde Peniche). Voor de pleziervaart een schrik als een peniche voor je opduikt. Ze zijn zeer langzaam en je kunt ze niet voorbij. Elke sluis kost ca. een uur, dus tel maar uit als je nog 3 sluisen te gaan hebt met tussen elke sluis één kilometer. We worden echt boos als we zien dat in de laatste sluis voor Dijon gewisseld wordt van passagiers. Een bus vol wordt afgeleverd, inclusief de bevoorrading. Je kunt je beter niet druk maken want het helpt toch niet. Zonder peniches en huurboten zou Canal de Bourgogne geen haventjes en aanlegplaatsen hebben en zou het waarschijnlijk al dichtgeslibd zijn. Drie uur later dan verwacht lopen we Dijon binnen.

Dijon is de hoofdstad van Bourgondië met veel te zien aan prachtige gebouwen. B.v. Palais des Ducs de Bourgogne en cathédrale Saint-Benigne, moet je gezien hebben. Veel leuke eetgelegenheden en prachtige winkelstraten.

De haven is direct na de sluis aan stuurboord en voorzien van drijvende steigers, elektriciteit en water. We vragen de havenmeester of we kunnen douchen. Ja, dat kan. We moeten echter douchen in een appartementenhuis tegenover de haven waar beneden twee douches beschikbaar zijn. Hij loopt met ons mee en bij het verlaten van het pand moet we de deur achter ons dichttrekken. Een prima oplossing maar in een dergelijke haven had je anders verwacht. De aanlegkosten zijn nl. niet mis. We komen boven de frs. 100 uit en dat zijn we niet gewend.

De volgende morgen ga ik op zoek naar de bakker. De bakker is op advies van een jogger, te vinden tegenover het midden van de haven. De heerlijke nog warme broodjes smaken in de zon extra lekker. We krijgen zo te zien weer een mooie en hete dag en gaan wat later in de ochtend van start naar de eerste sluis. We kijken vele malen om om vanaf het water nog wat meer te zien van de stad.

Net buiten Dijon passeren we de haven Plombières les Dijon. Wat we ervan gehoord hebben, is dat dit een goede haven is met veel faciliteiten. Voordat je bij de haven komt, vaar je langs Lac de Kir. Een prachtig stuk natuur waarvan de bewoners van Dijon veelvuldig gebruik maken. Vanaf Dijon, door Lac de Kir heen, loopt de Ouche. Dit kleine maar idyllische riviertje kronkelt parallel aan het Canal de Bourgogne. Aangezien de Ouche al veel langer bestaat dan het Canal, liggen alle plaatsen op het traject sur d'Ouche en nooit sur le Canal de Bourgogne. Jammer genoeg loopt de grote weg H6 regelmatig vlak langs het Canal en die overstemt bijna je eigen motorgeluid. Direct na de sluis 42, bij Fleurey sur Ouche overnachten we. De aanlegplaats is net voor Fleurey met vuilnisbak en glascontainer, maar verder niets. Vastleggen met pennen die je in de grond moet slaan en het is er erg ondiep. Daar tegenover staat dat het hier heerlijk rustig is. In de avond maken we een wandeling door het dorp gaan over de brug en lopen aan de ander kant terug over de sluis.

De volgende morgen, zondag, liggen we om 8.15 uur voor de sluis maar de "sluiswachtster" komt in nachtgewaad vertellen dat ze pas om 9.00 uur gaan schutten. Om kwart over negen komt er een hijgende jongeman die zegt dat de sluiswachter ziek is en dat hij pas om 9.00 uur is gebeld om de zieke te vervangen. We hebben dus duidelijk een particulier uit zijn bed gehaald. Veel sluiswachterhuisjes zijn n.l. verhuurd aan particulieren.

We hebben flink wat voor de boeg. Van Fleurey naar Pont d'Ouche zijn het 21 sluizen en die willen we beslist in één dag doen. De eerste sluisjes die na Dijon aantreffen zijn klein maar sommige zijn een plaatje.



### **Foto 20 sluis Bruant**

Sluis 51 wordt "gerund" door twee dames die van de sluis een echt paradijsje hebben gemaakt.

De dorpjes onderweg nodigen telkens weer uit om te stoppen en even te bezoeken, maar ja je kunt niet alles zien. Doordat de grote weg al eerder is weggebogen, is het hier stil en kun je overal de Ouche horen. Voor Pont de Pany komt de weg echter weer voor een tijdje dichtbij.

We passeren Gissey sur Ouche waar we een eenvoudige aanlegplaats zien.

Even verderop komen we bij de automatische sluis 28. Hier stoppen we voor de lunch want bij de sluis is een leuk restaurantje.

Die middag eindigen we onze dag in Le Pont d'Ouche. We hebben de 21 sluizen in 5 uur achter ons kunnen laten, we zijn dus tevreden. We meren af in de haven voor Nicols huurboten. Bij aanleg om 17.00 uur is er niemand meer aanwezig dus we zoeken maar een goed plaatsje aan de buitenkant. Als we ons aperitief achter de rug hebben en ons klaar maken voor het avondeten, komt iemand vragen om geld. Hij wil alleen liggeld. Elektriciteit en water kost ons niets. Hij steekt de Frs. 50 in zijn zak en vertrekt weer de poort uit. Bij onze avondwandeling na het eten, stellen we vast dat er net buiten de

haven een leuk restaurantje is; maar ja, we hebben al gegeten. Met het mooie weer blijven we eigenlijk liever aan boord dan binnen in een restaurant te gaan zitten. In de havenkom is inmiddels een hotelpeniche aangemeerd. Zo te horen zijn de gasten Amerikanen. Een groot deel van de avond kunnen we meeluisteren naar volksmuziek uit de 17<sup>e</sup> eeuw op oude instrumenten uit die tijd. We hebben al gemerkt dat er bij elke stop wat voor deze zeer goed betalende gasten wordt georganiseerd. In de avond bestuderen we ons programma voor de volgende dag. We denken de tunnel van Pouilly en Auxois wel te kunnen halen. Dit betekent 20 sluizen waaronder een sluizentrap van 12 sluizen. Vanaf sluis 17 t/m sluis 12 loopt de grote weg weer vlak langs het Canal. Daarna verdwijnt deze gelukkig definitief.

De volgende dag denken we als eerste te vertrekken. De hotelpeniche heeft echter blijkbaar haast, want ze vertrekken voordat wij zover zijn. Gelukkig gaan ze de andere kant op richting Dijon. We blijven nog even kijken hoe dit enorme schip precies in de sluis geprikt wordt. Aan beide zijden is beslist geen centimeter meer vrij. Het is nu onze beurt om los te maken.



**Foto 21**

Onze eerste sluis (sluis Sarree nr. 19) gaat vlot. De sluisdame heeft ons blijkbaar snel in de gaten gekregen want ze heeft de sluis al vol laten lopen. Vanaf sluis 13 krijgen we al goed zicht op het Chateau Chateauneuf, dat gebouwd is in de 12<sup>e</sup> eeuw en hoog op een heuvel is gebouwd. Dit chateau blijft bij je tot sluis 10 omdat je er min of meer omheen vaart. Uit een publicatie van Hans Westerweel heb ik gelezen dat er een restaurant naast het kasteel ligt en dat je als je daar reserveert, wordt opgehaald door het personeel van het restaurant. We hadden dit best eens willen proberen maar voor ons is dit te vroeg op de dag. Vandaar dat we maar met een hongerige maag doorgevaren zijn.

Op sluis 13 worden we voorzien van een gebruiksaanwijzing voor de reeks automatische sluizen. De sluiswachter gaat nog mee naar de volgende sluis. Ik ga meedraaien met de sluiswachter en let goed op, want ik veronderstel dat ik het bij de volgende sluis zelf moet doen. Bij de eerstvolgende sluis meldt zich echter een robuuste figuur die zegt ons te komen helpen. Hij gaat ons begeleiden tot sluis 1. Hij blijkt de sluiswachter van sluis 1 te zijn en is, zoals hij zegt, tevens verantwoordelijk voor wat er in de tunnel gebeurt. Hij heeft al twee dagen geen schip meer gezien door één of andere storing bij één van de sluizen en komt ons na de melding van onze komst, halen. We treffen het dus om voor de resterende sluizen een vaste man te hebben. Hij gelooft niet dat er een schip montant

komt naar de tunnel toe, zodat we waarschijnlijk ook niet hoeven te wachten. Hij zal bij aankomst bij sluis 1 nog even bellen. Vanzelfsprekend wordt er door ons stevig geholpen met draaien.

Tussen sluis 9 en 8 lopen we even vast. We moeten een uur wachten. We hadden niet verwacht dat de middagpauze ook hier van kracht is. We gaan tegen de kant liggen van de havenkom bij Vandenesse en Auxois. Lekker achterover liggen en bakken in het zonnetje. Een Engelsman komt een praatje maken. Hij ligt voor ons met een 20 meter lange platbodem en vertelt dat ze tijdens hun vaartocht een paar jaar geleden, hier een tijdje hebben gelegen en niet meer zijn weggegaan. Zij liggen hier al jaren zomers en winters.



**Foto 22 Havenkom Vandenesse**

Ze hebben het hele jaar beschikking over water en elektriciteit. En hoe is het met water in de winter als het vriest', vraag ik. Hij lacht. Hier vriest het nooit, zegt hij. Hij weet zeker dat het geen probleem is om er nog een schip bij te leggen. Ruimte genoeg. Kosten ca. Frs.100 per maand. Elektriciteit en water extra te betalen. Op dit moment toch maar even niet. We starten na de middagpauze richting hoogste punt van dit traject.

Het hoogste punt van Canal de Bourgogne, de Bief-de-Partage, is 380 m. boven de zeespiegel. We komen op dit punt aan bij sluis 1 wat tevens vlak voor de tunnel is. We zien hier een grote aanlegkom, met elektriciteit en water waar veel schepen terecht kunnen. Volgens onze sluiswachter ziet hij hier nooit een schip. Iedereen gaat door de tunnel naar Pouilly of stopt eerder. Hier kun je dus liggen zolang je wilt en het kost niets.

De sluiswachter nodigt me uit om binnen te komen in zijn kantoortje om met hem het contract voor de tunneldoorvaart in te vullen en te tekenen; eigen risico e.d. Verder teken je voor het aan boord hebben van diverse zaken, zoals zwemvesten, reddingsboei, emmer, brandblusser, e.d. Hij controleert bij ons de verlichting en vooral de schijnwerper. Verder wil hij niets zien. Hij gelooft het wel. Voordat we door mogen, gaat de sluiswachter bellen om te zien of de tunnel vrij is. Die is vrij dus we vertrekken.

We verwachten direct de tunnel in te duiken maar dat blijkt niet zo te zijn. Eerst volgen we ongeveer 1.5 km. een toevoerkanaal. We varen hier tussen twee wanden tot het donkere gat op ons af komt. Bij het binnen varen denk je dat je er zo door zult zijn, maar dat valt goed tegen. Je ziet heel ver weg een lichtcirkeltje. Dit cirkeltje wordt echter maar heel langzaam groter. We hebben 35 minuten nodig om de tunnel door te komen, die hier en daar erg laag lijkt maar volgens ons toch meer dan de aangegeven 3.10 m. moet zijn. De breedte valt erg mee overigens. Halverwege voelen we dat het erg afkoelt. Ans haalt even een paar truien om aan te trekken. Bijna aan het eind van de tunnel gekomen, lijkt het alsof we een glazen prieeltje binnen varen. Het blijkt een leuke speling van het licht. Bij het verlaten van de tunnel duiken we opeens in een temperatuur van 30° en een prachtig helverlichte omgeving. We moeten nog een stuk afvoerkanaal volgen door een soort park. Al met al is dit tunneltraject 6 km. lang waarvan 3.3 km. tunnel. We hebben er al met al een uur over gedaan.



Zonder sluis arriveren we direct in de haven van Pouilly-en-Auxois. Een prachtige havenkom met goede aanlegplaatsen met elektriciteit en water. Er blijkt een restaurantje geweest te zijn, maar dat is dicht en te koop. Een havenmeester zien we niet. De tunnel gaat precies onder Pouilly door, hetgeen je beseft als je later langs het water over het jaagpad terugloopt naar de tunnelingang, of liever gezegd uitgang, van ons uit gezien dan. De supermarkt is via de grote weg te bereiken, maar toch een flink eind lopen. Vandaar dat we de fietsen van het zwemplateau halen. Omdat we toch de fietsen op de kant hebben staan, gaan we later de sluizentrap een stukje naar beneden afrijden. Wat is varen eigenlijk een inefficiënte bezigheid. Wat wij op de fiets in een kwartier doen is de volgende dag weer minstens 2 uur varen en werken.

De volgende morgen vervoegen wij ons bij de eerste sluis, nr.1 in de reeks, direct na de kom. De avond tevoren hebben we een afspraak gemaakt voor 9.00 uur, maar we zijn vroeg wakker en willen wat eerder starten. We zien dus wel of er iemand bij de sluis is. We moeten even wachten. Men heeft nog niet op ons gerekend. We gaan nu weer aval dus vanaf nu gaan we weer naar beneden sluizen. Na een kwartiertje is iemand opgetrommeld en we varen de sluis in. De eerste 7 sluizen zijn onderdeel van een sluizentrap. Bij deze eerste sluis blijkt dat Ans nog niet helemaal uitgeslapen is. Ans zet gewoontegetrouw de lijn even lichtjes vast. Niet erg als je omhoog gaat. Bij het naar beneden gaan, geeft dit een penibele situatie als je niet oplet. De sluiswachster van sluis 1 en ik draaien tegelijkertijd de schuiven omhoog om het water snel uit te laten stromen en merken niet dat Ans ons met bewondering observeert. Als we een kraak horen, kijken we vanaf de sluisdeuren even over onze schouders en zien de boot in een onmogelijke schuine stand aan een touw hangen. De snelheid van het zakken is maximaal dus hulp is altijd te laat dus schreeuwen maar. De sluiswachster krijgt 'MADAME' en ik schreeuw: 'je lijn, Ans'. Ans kijkt ons zeer verwonderd aan en ziet het duidelijk in Keulen donderen. Het donderen gebeurt dan ook. Het touw kan de 18 ton niet dragen en breekt. De boot klapt (dondert) zo hard in de sluis dat het water tot aan de rand opspat. Ans ziet bleek en snapt nu pas wat er is gebeurd.

Bij sluis 2 meldt zich een jongeman, een student, die zoals we even later horen Engels studeert. Hij vindt het machtig om Engels met ons te praten en kan zijn mond dan ook geen moment houden. Een leuke vent waarmee we echt kunnen lachen. Alle werkzaamheden doet hij zeer vlug. Altijd rennen en de schuiven worden als de zuigers van een stoommachine opengedraaid. Hij zweet als een otter, maar hij wil niet luisteren als we hem aanraden wat kalmer aan te doen. Het probleem is dat ook ik moet bijlopen, want we hebben afgesproken dat ik de helft van hem overneem. Ik ben die avond dan ook uitgerangeerd.

Tussen sluis 12 en 13 over een traject van 10 km. blijkt het erg ondiep te zijn. We woelen veel modder op en schuren af en toe over een rug zand. Omdat dit onprettig varen is op één motor, zet ik de tweede motor bij. Het is erg geconcentreerd varen, want even wat te ver uit het midden en je wordt onmiddellijk geremd door zandruggen. Af en toe horen we gebonk onder de boot van houtstronken en we hopen maar dat ze niet in de schroef komen. Vlak naast de boot zien we door de zuiging het water een meter van de kant wegtrekken en zien we de stenen waar je echt voor moet oppassen. Aan de walkant kunnen we zien dat het waterniveau normaal hoger is. Het scheelt misschien wel 20 cm. Hoe dan ook, we ploeteren er door en we nemen ons voor om de eerstkomende sluiswachter te vragen naar de lage waterstand, wat we natuurlijk prompt vergeten. We varen later op de dag Pont Royal binnen. Een mooie plaats om aan te leggen. Dat doen we dan ook. We zien dichtbij een restaurantje dat er leuk uitziet met een winkeltje. We overleggen of we zullen blijven liggen, maar besluiten toch door te varen naar Marigny.

In Marigny le Cahouet moeten we even zoeken naar een goede ligplaats. Er liggen enkele schepen en we weten dat het er ondiep kan zijn. Het ziet er gezellig uit. Er staan picknicktafels die bezet zijn door bootmensen die lekker aan de wijn zijn en af en toe een sprong in het water nemen, want het is weer erg warm. Voor ons ligt een Engelsman en daar voor 2 Nederlandse boten. Overigens Nederlanders die we al eerder gezien hebben

en we schreeuwen even naar elkaar als blijk van herkenning. Het is broeiend heet, minstens 35 graden. Het begint te dreigen aan de hemel. De Engelsman weet ons te vertellen dat dit weer beslist overwaait. Engelsen hebben het wel meer mis, dus wat later besluiten we toch maar de kap erop te gaan zetten. En jawel! Na de hete dagen eindelijk enige afkoeling door onweer. We besluiten om een dag te blijven om de nodige klusjes te doen, zoals de boot een beurt geven, de motoren en de accu's te controleren, e.d.

De temperatuur is de tweede dag rond de 25 graden, dus aangenaam. In de middag zijn we het klussen zat en gaan het dorpje verkennen. Er is een prachtig oud kerkje uit de 15<sup>e</sup> eeuw. Tevens vinden we een klein winkeltje waar we een en ander kopen voor het avondeten.

De volgende morgen willen we vroeg vertrekken. We hebben nog een hele sluisentrap te doen. Het probleem is echter dat we niet van de kant kunnen komen. Zo vast als een huis. Het wordt duwen en trekken. Het duwen wordt Ans bijna fataal, want ze krijgt op een zeker moment beweging in de boot maar kan zich niet meer op tijd aan boord trekken of de walkant kiezen. Ze hangt en spartelt. Alles lost zich vanzelf op als je lenig bent en niet bang bent voor natte voeten.

We hebben een afspraak gemaakt voor 8.00 uur maar we melden ons wat later bij de sluis. Geen probleem overigens want de sluiswachter heeft ons probleem met plezier gevolgt. Vandaag willen we een horde van 25 sluisen gaan nemen. Met een dergelijk voornemen weet je dat je weer een dagje flink moet werken. We hebben dit keer geen vaste sluiswachter voor alle sluisen en dat is een gemis. De sluisen komen ons aan het eind van de dag ongeveer de neus uit. We denken eraan om in Pouillenay de pijp aan Maarten te geven en te stoppen maar de aanlegplaats is niet erg comfortabel. Bovendien, als we even doorbijten, hebben we de sluisentrap achter ons. Na 10 uur varen, arriveren we in Vanarey les Laumes waar je vanaf de boot al kan zien dat het er gezellig is. Vanarey heeft een haven voor huurschepen dus we zijn weer voorzien van alle gemakken, ofschoon we in het algemeen niet mogen klagen over de openbare aanlegplaatsen.



**Foto 23 Vanarey Les Laumes**

Het dorpje stelt niet zoveel voor. We wandelen een eind om het centrum te vinden, maar na 20 minuten stellen we vast dat er geen centrum is of we hadden nog verder moeten lopen. Wel is er halverwege een prachtig Hotel de Ville maar hier is geen centrum te bekennen. We geven het op en gaan terug.

De volgende ochtend volg ik een bordje met Boulangerie erop en beland in een klein dorpje dat wel een centrumpje heeft met een paar kleine winkeltjes, waaronder een bakker. Dit plaatsje blijkt Vanarey te zijn en aan de andere kant van het water Les Laumes. Veel houdt ons hier niet, dus we gaan op weg naar de volgende verrassing en

als alles goed is moet dit Montbard worden. Voor ons doen een kort traject met maar een paar (9 stuks) sluizen.

Montbard is een flinke plaats dat tegen de helling van een heuvel gebouwd is, zoals vrijwel alle plaatsen in dit gebied. De winkelstraat met redelijk veel winkels, kronkelt zich omhoog. Omdat mijn haar nodig geknipt moet worden, maak ik een reservation bij de eerste de beste kapsalon die we zien. Het is voor dames en heren maar blijkbaar staan er geen andere heren op het programma. Ik voel me duidelijk niet op mijn gemak. Bij binnenkomst word ik tussen 2 dames geplaatst die wachten op haarwassen. Zo'n ding staat ook achter mij maar is niet voor mij bedoeld, denk ik nog. Ik heb verkeerd gedacht. Ook ik moet aan de bak. Ik probeer er nog onderuit te komen door te vertellen dat ik speciaal mijn haar een uur geleden heb gewassen. Ik kan het vergeten. Ze knippen blijkbaar alleen maar nat. Ans komt nog even langs om te zien of het mij wel goed gaat. Een klein hip Frans vrouwtje knipt mij met een heel klein schaartje, maar wat gaat het rap. Mijn kapper in Loosdrecht doet het leeuwedeel graag met de tondeuse, rats, rats, ofschoon ik hem niet te kort mag doen want ik ben altijd zeer tevreden over het resultaat. Dit is echter nog eens wat je noemt echt knippen.

We treffen het, want er is een braderie aan de gang. De rijweg zelf is vrijgemaakt voor een grote autoshow, die het eigenlijk een beetje ongezellig maakt. Autovrij maken en dan weer auto's neerzetten. We klimmen verder de straat omhoog om het hogere gedeelte van de plaats te gaan verkennen. Een uur later komen we weer in dezelfde winkelstraat terug en stellen vast dat de hele braderie in dit uur is afgebroken. Maar ja, het loopt dan ook al tegen 19.00 uur.

We vertrekken om 9.00 uur, dus niet te vroeg. We denken dat het wel zal lukken om op tijd in Ancy le Franc te arriveren. Het gaat dan ook goed de eerste 2 sluizen. Bij de derde sluis ( ecl. 68) bij Buffon wachten we al een tijdje; de motor steeds vooruit en achteruit om in positie te blijven.



**Foto 24 graanveld bij Buffon**

Het duurt echter wel erg lang voor de sluiswachter zich meldt. Ik besluit de kop van het schip tegen de sluis te zetten om Ans van boord te laten. Zij gaat op verkenning uit maar er is niemand te vinden. Ze gaat dan maar zelf de honneurs waarnemen. Deuren dichtdraaien aan de lage kant, schuiven opdraaien aan de hoge kant, sluis vullen, deuren opendraaien, enz. Met wat instructies op afstand doet ze het perfect en we sluizen ons dus zelf een sluis verder.

Bij sluis 75 krijgen we nog een verrassing te verwerken. Ans merkt al vroeg op dat het een laag bruggetje lijkt over de sluis. We hebben echter al zoveel bruggetjes gehad waar het allemaal net kan, dat ik er geen acht op sla. Er onderdoor gaat dan ook wel maar wel zonder toplicht. Dit wordt door de brug eraf geveegd. Raar toch, dat er één brug is die lager is dan alle andere bruggetjes. De tocht van vandaag die een makkie leek, blijkt toch weer een dag van 9 uur te zijn geworden voordat we in Ancy le Franc arriveren. We

nemen ons voor om niet zo door te gaan. Geen doelen meer stellen, want dan moet je ze halen ook.

We vinden in ieder geval een leuke aanlegkade, die echter gereserveerd is voor een hotelboot. We gaan er maar liggen, want we verwachten deze niet. Dit hoor je meestal wel bij de sluisen. In de avond wordt het hier heerlijk stil. Geen verkeer meer en het water wordt glad als een spiegel. We liggen tegenover een prachtig gerenoveerd kasteelachtig gebouw. Het blijkt een soort conferentieoord te zijn. Achter ons ligt een Nederlander met een Favorietkruiser die over dezelfde tocht die wij maken, 4 maanden wil doen. Zij maken kleine sprongetjes. Wij besluiten dit voor de volgende dag ook eens te proberen.

Zondagmorgen. Wat een rust en een stilte. We halen de fietsen van het zwemplateau en plannen een mooi tochtje in de omgeving. We willen in ieder geval Château d.Ancy gaan bekijken.



**Foto 25 Château d'Ancy**

De Nederlanders zijn inmiddels vertrokken en we besluiten voor alle zekerheid onze boot naar zijn oude plek te verleggen omdat die net buiten de officiële peniche-aanlegplaats ligt. Stel je voor dat er toch een peniche komt. We zijn er beiden van overtuigd dat deze start van de dag een goede is. Om 13.00 uur besluiten we om te vertrekken. We zien wel hoever we komen. We beginnen met 4 automatische sluisen dus we hebben alles zelf in de hand. De andere 5 zijn weer conventioneel. Bij sluis Argenteuil sur Armançon, sluis nr. 82, worden wij verrast door een Nederlandse pittige oude dame met grijs haar. Zij komt met uitgestoken handen naar ons toe. Ze stelt zich voor als Anneke en nodigt ons uit voor een glaasje wijn. Zij woont al 13 jaar in deze sluiswachterswoning. Twaalf jaar met haar man en het laatste jaar alleen omdat hij is overleden. Zij voeren altijd met een platbodem. Ze vertelt honderduit over hoe ze hier gekomen zijn, hoe ze het huis hebben verbouwd en wat ze met de tuin gedaan hebben enz. Ze vindt het heerlijk om Nederlanders te zien. Ze vertelt dat er deze week 3 stel Nederlanders aan haar tafel hebben gezeten. Ik denk dat geen Nederlander met zijn schip doorvaart. Het is echt leuk om bij haar te stoppen. Voordat we wegvaren, kopen we eigengebakken kruiden- en notencake en jam.

Bij sluis St. Vinnemer (sluis 88) zien we de sluiswachter op de sluis. Gelukkig maar want het is bijna kwart voor 6. We mogen dus verwachten dat we nog geschut zullen worden. Op het moment dat we pal voor de sluis liggen, stapt hij in zijn auto en vertrekt zonder enige mededeling. We hebben goed de smoor in, dat is duidelijk. Ans klimt weer op de sluisdeuren en denkt zelf te gaan schutten. De slingers van de schuiven zijn echter afgenomen en dan kun je niets. Ik leg de boot aan en we gaan samen in het sluiswachterhuisje zoeken. Jawel daar liggen de slingers keurig in een rek. Dus meenemen en draaien maar. Samen is dit een fluitje van een cent. Al met al wordt het toch nog laat, want we arriveren pas om 19.00 uur in Tanley. De aanlegplaats is mooi.

De voorste helft is voor hotelschepen, de achterste helft voor de pleziervaart. Jammer genoeg blijkt de achterste helft, dus naast ons, een tennisbaan en een hangplek voor jongeren te zijn. Hard remmende motoren, auto's, brommers en harde muziek. Om ca. 21.00 uur wordt het rustig en we denken er vanaf te zijn totdat om 23.00 uur alle jongeren en nog een paar meer terugkomen. Ze blijken naar de kermis te zijn geweest die we inderdaad de volgende dag aan de andere kant van het dorp ontwaren. Muziek, praten en lachen tot 1.00 uur in de nacht. Niet echt rustig dus.

De volgende dag beginnen we weer met een slow start. We gaan het plaatsje bekijken en we willen het bekende Chateau Tanley bezoeken. Voor de kasteelpoort zit echter een mannetje die de rondleidingen verzorgt. Omdat we bang zijn dat we daar ook aan moeten geloven, besluiten we daar niet aan te beginnen. We fietsen daarom maar een beetje rond in de omgeving, laden daarna de fietsen op en vertrekken. Dit keer echt een kort stukje met maar 6 sluizen en geen verder oponthoud. We zijn om 14.00 uur dan ook al in Tonnerre. We kunnen aanleggen in een kom tussen twee sluizen; aan bakboord duidelijk voor iedereen en aan stuurboord seulement voor huurboten. We liggen dit keer onder de bomen in de schaduw. Bij al die hitte lijkt ons dat een goed idee.



**Foto 26 Tonnerre**

Even kunnen we deze beslissing onderschrijven. Later in de middag missen we het zonnetje toch wel weer. De plaatsjes in de zon zijn echter allemaal bezet. Het wordt dus een shirt aan vanavond.

Direct na aankomst hebben we de fietsen afgeladen die we daarna ook niet meer achterop zetten maar op het voordek laten staan. We zijn van plan veel te gaan bekijken want er is veel te zien op dit traject. Van ver zien we twee prachtige kerken boven alles uitsteken. Ze staan boven op een berg. Op weg hier naartoe zien we een bordje "Abbey Saint Michel". Het is een groot bord en we moeten beslist deze "Abbey" zien. Het blijkt echter heel hoog te liggen en de klim is stijl. De fiets aan de hand omhoog duwend bij 30 graden is een klus, maar we halen het. Het blijkt echt de moeite waard, maar wel anders als we dachten. Het blijkt een 4-sterren-hotel en restaurant te zijn op de top van de berg. Uitzicht natuurlijk uitstekend en de weg naar beneden heel makkelijk op onze fietsjes. We laten ons niet uit het veld slaan en gaan weer omhoog naar één van de kerken. Later nog een weggetje naar een andere kerk, met andere woorden het is wel weer genoeg voor vandaag.

Na de volgende morgen brood bij de bakker te hebben gehaald, ontbijten we op het achterdek en vertrekken op weg naar St. Florentin. Even na de eerste sluis zien we naast ons op de glooiing van het land naar het water 5 bevers rondrennen. Ofschoon we op 5 meter afstand passeren, blijven ze rustig hun gang gaan.

Bij het passeren van de brug in Saint Florentin zien we rechts van het water een lange kade die bijna vrij is van boten. Slechts één huurboot die met zijn kont tegen de kant ligt. We zien echter geen water- en elektriciteitsaansluitingen waar je toch altijd weer op let. Iets verderop is de ingang van het haventje waar we ook diverse huurboten zien afgemeerd. We varen langzaam naar binnen. Een Engelsman loopt met een waterslang achter zijn vrouw of vriendin aan en koelt haar lekker af. Het is ook nodig. Ik denk dat het wel 36 graden is. Alle schepen liggen met de achterkant naar de steiger om meer plaatsen te creëren. De Engelsman heeft zijn boot tegen de regels in over een lengte van 15 meter langs de steiger liggen en heeft hiermee de laatste plaatsen ingenomen. We zijn er niet rouwig om want in zo'n volle haven krijg je het nog warmer. Dan maar geen elektriciteit en water. We varen terug naar de kade en meren af, zo dicht mogelijk bij de Capitainerie annex VVV-informatiekantoor. We liggen nu riant en op die ene boot na in ons uppie. Tegen de tijd dat de bezetting van de capitainerie verdwenen is, leggen we even een lange kabel naar het toilet en vinden daar een stopcontact. Net op het moment dat ik onderuit wil gaan liggen om verder niets, maar dan ook niets meer te doen dan een heel koud drankje te nuttigen, is Ans van mening dat we nog even in de benen moeten. "We roesten anders vast" en "we hebben de hele dag op ons gat gezeten", dit soort kreten. Het compromis is dat we eerst wat koude drinken en dan gaan wandelen. Dat wil dan wel zeggen de stad bekijken bij 36 graden. We voeren dit plan uit maar wel heel erg langzaam. Toch moeten we het bezuren, althans Ans. Bij terugkomst heeft ze symptomen van een zonnesteek en ze duikt in bed voor een slaapje. Dat in bed duiken betekent deze dagen overigens heel stil op je laken te gaan liggen. Later in de avond knapt ze weer op gelukkig en de volgende dag is er niks meer aan de hand.

Het wordt nu rustiger met sluisen. Soms komen we zelfs enkele kilometers niets tegen, het is even wennen. We willen niet ver varen vandaag en laten ons einddoel open. Na 3 sluisen en twee uurtjes varen zijn we in Briennon. Het ziet er leuk uit dus we stoppen, leggen vast en gaan het dorpje in. We hebben inmiddels al besloten om even een pauze te nemen en later weer door te varen. Het is een leuk klein dorpje met een paar leuke straten en een pleintje met terrasjes, maar we zijn toch snel uitgekeken. Bovendien is de warmte op het water enkele graden lager als je vaart. Dus we gaan weer op weg. We lopen nu al snel van onze kaart want Canal de Bourgogne loopt ten einde bij Laroche Migennes en dat is ons volgende doel. Het is nog vroeg en we willen nu eindelijk wel eens op ander water varen. Dat moet in dit geval wel, want we varen kort daarop de Yonne op. De laatste sluis op Canal de Bourgogne is een hele diepe, die ons op de Yonne uitspuugt.

## Traject 6, van Migennes tot Parijs (Yonne en Seine)

Links direct om de hoek onder de boogbrug door begint Canal de Nivernais en rechtsaf gaat het naar de Yonne, die mooi en breed is. De snelheid van 6 km. die we het hele kanaal hebben moeten varen, wordt nu vervangen door een heerlijk vaartje van 15 km. Zelfs de motoren hebben er zin in.

We jakkeren met slechts 2 sluizen in no time naar Joigny. Zover hadden we beslist niet verwacht te komen. Onder de prachtig met bloembakken behangen brug van Joigny door, zien we links van ons een flinke haven. Het is uiteraard weer een depot van huurboten. Hoe dan ook, dit zijn toch de meest complete havens. We zoeken een plaatsje en gaan lekker onderuit een drankje nemen. We gaan als er enige afkoeling is, de stad in. Het begint behoorlijk te dreigen in de lucht en we verwachten dan ook dat dit een fikse onweersbui zal opleveren. Joigny is een prachtige stad met een heel mooie ligging tegen de flanken van de heuvel Saint-Jacques.



**Foto 27 Joigny**

We vinden dat we even omhoog moeten klimmen om l'église Saint Thibault te bekijken. Het blijft nog lang droog, maar tegen de tijd dat we in bed stappen, breekt een gigantische bui los met heel veel donder en bliksem. We doen geen oog dicht die nacht omdat het onweer iedere keer weer terugkomt. Je kunt bijna niet geloven dat het de volgende morgen toch weer gewoon droog en zonnig is, al zal later die dag blijken dat het mooie weer voorlopig voorbij is.

We beginnen de volgende dag met de kap omhoog. Telkens wordt de zon verdreven door donkere wolken. We wachten maar even af. De eerste sluis, ecluse St.Aubin (nr. 3), is dicht maar gevuld met water, dus lang kan het niet duren, denken we. Er gebeurt echter niets totdat de sluiswachter ons toeschreeuwt dat ze problemen hebben met de elektriciteit. Het kan misschien een uur duren, misschien iets langer. We leggen maar vast tegen de sluis en doen de kap naar beneden omdat het zonnetje weer schijnt. Een Engelsman met een huurboot gaat achter ons liggen. We hebben ze al eerder gezien en we beginnen een praatje. Zij hebben de boot gehuurd voor één week en hun reisje is dus uitgestippeld. Zoveel dagen heen en zoveel dagen weer terugvaren. Groot oponthoud is bij een korte bootvakantie funest. Als we er een paar uur later nog liggen, vertrekken zij, terug naar een andere bestemming. Om 16.15 uur is er weer leven in de brouwerij. Ze draaien weer. De dag is natuurlijk grotendeels naar de knoppen. Als alles verder goed verloopt, komen we misschien toch nog ergens. Maar helaas, sluis nr. 5 geeft geen gehoor. Niemand aanwezig. Na lang genoeg gewacht te hebben, gaat Ans aan land en kijkt ze bij de sluiswachterwoning. Alle deuren staan open. Ze roept "volk!" of zoiets en bij de 3<sup>e</sup> deur heeft ze beet. Een dame komt vertellen dat haar man geen dienst heeft maar dat aan de andere kant van de sluis de 2<sup>e</sup> sluiswachter woont. Die moeten we hebben. Ans gaat de volgende woning verkennen. Roepen en bellen helpt niet. De deuren

proberen, durft ze niet want een hond springt blaffend bijna door de ramen. Met een gebaar van 'ik weet het ook niet meer' komt ze weer aan boord. Ik besluit het VNF, die verantwoordelijk is voor deze sluis, te bellen. Ik vertel dat er geen sluiswachter is en dat we al een uur liggen te wachten. Een woordenstroom helpt me niet verder. Ik versta er geen woord van. Ans neemt over en kan er nog net wél een touw aan vastknopen en stelt vast dat hij zei dat er iemand komt. Een kwartier later stopt er een VNF-wagentje. Een vervanger stapt uit en probeert de zaak aan de gang te brengen maar hij heeft geen sleutel voor de bedieningskast. Hij gaat eerst naar huis 1 om een sleutel te zoeken, daarna naar huis 2 en jawel. Inmiddels is aan het gezicht van de vervanger te zien dat hij zijn collega op zijn minst zal vierendelen als ze elkaar zien. Al met al een latertje. We kunnen schutten om 18.00 uur. Het einddoel voor die dag wordt Villeneuve-sur-Yonne.

Villeneuve-sur-Yonne is een geweldig plaatsje met veel mooie bezienswaardigheden. Vooral de eglise Notre-Dame is de moeite waard om te gaan zien. Het centrum wordt gevormd door twee winkelstraten. De winkelstraat die het dichtst bij de ligplaatsen is, wordt aan beide zijden afgesloten door twee prachtige oude poorten. De tweede winkelstraat heeft een markthal voor groente, fruit en vlees. Tijdens onze verkenningswandeling komen we langs de supermarkt. Hier staan gasflessen voor de deur en de eigenaar is alles aan het afsluiten. Op zijn vragende blik vertellen we hem dat we een nieuwe gasfles nodig hebben en met de boot aan de kade liggen. Hij vraagt wat voor fles we hebben want buitenlandse flessen neemt hij niet, wat wij overigens al lang wisten. Hij zegt dat er niets anders op zit dan een nieuwe fles te kopen. Wij vinden dit maar zonde en zeggen dit ook. Hij kan misschien wat organiseren als we de volgende dag nog even langs komen. We komen toch ook wel inkopen bij hem doen zeker? Wij beamen dit graag. De volgende dag zoeken we met enige moeite de baas op. Hij zegt dat we straks, na onze inkopen te hebben gedaan, bij de kassa een gasvulling af moeten rekenen, maar nog wel even naar hem moeten vragen. We komen er dus prima vanaf met onze gratis Franse gasfles. Als we met de fles de zaak willen verlaten, biedt hij ons aan om met de auto alles even af te leveren bij de boot. Dat is pas echte service! Tijdens ons loopje naar de supermarkt hebben we al gezien dat er in de tweede winkelstraten een markt is opgebouwd. We nemen hiervoor natuurlijk nog even flink de tijd.

Van sluis 6 t/m 10 is er weinig te melden behalve dan misschien dat we de prachtige plaats SENS voorbij varen zonder te stoppen. Oorspronkelijk hadden we het plan om in Sens te stoppen, maar het past niet meer in ons tijdschema. Bij sluis 11 worden we flink opgehouden door een duwcombinatie. Tot Port-sur-Yonne gaat het verder goed. Het is inmiddels 18.00 uur en we besluiten een ligplaats te zoeken. De aanlegplaats die op de kaart staat, bestaat blijkbaar niet meer. We varen voor de zekerheid nog even terug. Aan het eind van het dorp ligt een soort oude startsteiger voor kano's, welleswaar half gezonken maar met een beetje creativiteit kunnen we hier aanleggen. Ik denk overigens niet dat dit bouwval volgend jaar nog bruikbaar zal zijn. We gaan later het dorp bezoeken en belanden uiteindelijk in een soort allerhande zaak waar we op zoek gaan naar een escargot-tang die we helaas niet kunnen vinden. We hebben eerder een volle zak met 36 slakken gekocht, waarbij ik die dingen bij het nuttigen van de eerste 12 met de hand moest vasthouden. Knap heet en glibberig en vandaar onze pogingen om hulpmiddelen aan te schaffen.

Als we terugkomen van boodschappen doen, zijn oude bekenden bezig aan te leggen. Zij hebben een platbodem van zo'n 20 meter. We hebben elkaar diverse keren gezien maar nooit kennis gemaakt. Wel weten we inmiddels dat het een Hollandse boot is met een Hollandse vlag maar bemand door 2 Engelse heren. De ene keer dat ik ze geholpen heb met aanleggen, deden ze geen bek open dus zwaaien we vanaf die tijd alleen maar naar elkaar.

De volgende dag zijn er nog 7 sluisen te gaan naar Montereau. Montereau ligt op de splitsing van de Yonne en de Seine.





**Foto 28 Montreuil**

We vinden een prima ligplaats net voor de brug tegenover de Notre-Dame de Montreuil, die bijna tegen de brug aan staat. Bij het binnenvaren worden we al begroet met muziek ergens uit een park langs het water. Het blijkt dat er die middag en avond veel bekende sterren optreden. Jammer dat het weer niet meewerkt. Het begint tegen de avond zelfs flink hard te regenen en het wordt ook koud. Daarvoor hebben we gelukkig nog kans gezien om de stad te bekijken en inkopen te doen. 's Avonds doen we alles goed dicht om het lekker warm te krijgen en we gaan de nieuwe waterkaart La Seine Amont eens goed doornemen.

Ons vertrek is met een zonnetje en dus ook met een goed humeur. We hebben de stroom mee dus we kunnen een flinke afstand overbruggen vandaag. We passeren hierbij een aantal leuke plaatsjes zoals Champagne sur Seine en Samois sur Seine met langs de kant van het water veel mooie huizen en parken.

We hebben het plan om Melun te halen en daar een plaatsje te zoeken. Het jachthaventje waarop we gemikt hebben, ligt echter ver buiten de plaats en we zijn nog vroeg. We tuffen daarom met nog onbekende bestemming door. Bij Ecluse Condray nr. 7, overwegen we om aan te leggen. Er is bij de sluis een restaurant. We willen echter liever een beetje in de stad liggen en varen door tot Saintry. Er is daar volgens de kaart een haven maar deze blijkt alleen voor kleine bootjes. Er zijn lange mooie kades maar daar mogen we volgens de borden niet liggen. Aan het einde van een dergelijke kade gaan we het maar proberen. Er mag veel in Frankrijk dus wie zal ons weggagen. Blijkbaar gaat het hier niet om het niet mogen maar om het niet kunnen liggen. Op 2 meter uit de kant is het nog meer dan 2 meter. Ik begin een voorzichtige aanlegmanoeuvre zonder even op de dieptemeter te letten en we lopen mooi vast op de stenen. Wat we ook doen, we zitten zo vast als een huis. We horen bij het achteruitslaan, eerst met één motor en daarna met twee, alleen maar geschuur en bonken onder de boot. In de verte zien we een platbodem komen. We hebben hulp nodig dus moeten we ze maar aanroepen. Het blijkt een Hollandse Tjalk te zijn. "Op Hoop van Zegen" staat op het houtgesneden bord. Ze willen wel even bijdraaien en helpen. We brengen een lange lijn over en ze beginnen te trekken. Eerst voorzichtig daarna met volle kracht. Met veel "geklonk" onder het schip komen we vrij. De Tjalk sleurt ons mee tot midden op het water en gooit los. We bedanken en zwaaien ze een goede reis toe. We vinden even later een ligplaats bij sluis Evry, nr 7. We laden de fietsen af en gaan een beetje rondfietsen in de omgeving. We zitten nog tot laat op het achterdek en kunnen de zon zien ondergaan. Het is weer heerlijk.

Parijs ligt nu binnen het bereik van een dag varen, als alles meezit natuurlijk. En dat doet het. Het is een heel aparte ervaring Parijs binnen te varen. Je kunt heel veel zien, omdat je overal zo vlak langs vaart. Het moment dat we op de splitsing van Seine en Marne

komen, zien we aan stuurboord het imposante Hotel China liggen. Voor het hotel gaan we bakboord uit en we zien even later bij het achterom kijken, wat een enorm ding dit is. Het is echt de kennismaking met Parijs. Daarna volgt het ene na het andere imposante gebouw. Ook de bruggen zijn de moeite waard om goed te bekijken.



**Foto 29 De Seine**

De moderne Mandela brug, de Pont de Bercy, Pont en viaduct Austerlitz, enz. Midden op de rivier kun je onder een rij van misschien wel 6 of 7 bruggen die dicht bij elkaar liggen door kijken. Alle bogen lijken een heldere schaduw van elkaar. Alsof je in een tunnel kijkt. Je wordt er een beetje stil van. We gaan afmeren in de Port de Paris Arsenal, dus het is zaak goed in de gaten houden waar de sluis is. Nog onder de indruk van de prachtige bruggen komen we opeens op een breed stuk Seine met aan de rechterkant de meldsteiger voor Port Arsenal en recht voor uit de imposante Notre Dame. Port Arsenal is het begin van het Canal St. Martin, dat aan beide kanten een sluis heeft. Bij de sluis vanuit de Seine vaar je direct de haven binnen. De schutting wordt vanuit de capitainerie geregeld. We lezen aandachtig het bord bij de meldsteiger. We moeten op een bel drukken. Ans stapt op de kant en gaat op zoek. Geen bel. Ze verdwijnt om de hoek en blijft lang weg. Ze heeft zich inmiddels persoonlijk gemeld achter de sluis bij de havenmeester, die dit zeer waardeert zoals hij zegt, maar ons al heeft gezien op de monitor. Hij verontschuldigt zich dat de bel momenteel tijdelijk op de meldsteiger ontbreekt. We worden geschut en krijgen een plaatsje tussen een Fransman en een Nederlander. De kans dat je naast een Nederlander komt te liggen is overigens groot. Deze haven is zeer populair bij Nederlanders, ondanks veel negatief commentaar dat wij onderweg hebben mogen horen. Wij hebben het ervaren als een redelijk goede haven met een perfecte ligging midden in de stad. Onze wandelingen later langs de Seine bij de Notre Dame, waar de tientallen portrettekenaars hun kunsten laten zien, het Hotel de Ville, Boulevard Saint. Michel, Saint-Germain-des-Prés, enz. en alles op loopafstand van de haven. 's Avonds zoeken we de Seine weer op. De rondvaart- en dinerboten beginnen in grote getale te komen en zo tegen het donker worden is het min of meer een file van al deze waanzinnige schepen. We zien glazen paleizen voorbij komen met rijen halogeenlampen op de zijkant of er bovenop. Deze schijnen van de boot weg, dus op de kades, gebouwen en de toeschouwers op de kant; de rondvaartboten hebben elk honderden passagiers boven op het dek. De dinerboten hebben hun eetgasten onder glazen koepels weggeborgen of achter grote glazen wanden die boven nog eens teruglopen in het bovendek. Een echte etalage. De bedoeling is dat de passagiers veel zien maar misschien nog wel meer om gezien te worden. We willen dit schouwspel nog niet achter ons laten. We hebben een paar restaurantboten, die een permanente ligplaats hebben, zien liggen en we besluiten er één uit te zoeken. Het is prachtig zacht weer dus we gaan naar het bovendek in de buitenlucht waar het gezellig ingericht is met een 20-25 tafeltjes. Het is inmiddels donker en we zitten eerste rang om al de verlichte boten voorbij te zien varen.

Foto scannen Map Seine Amont blz 27, tekst Jachthaven Arsenal-Parijs

Een geweldige belevenis waarbij het eten en de wijn ook nog uitstekend blijken te zijn. Na het diner wordt het tijd voor een flinke wandeling. 's Middags hebben we Boulevard St. Michel afgelopen en op een leuk terrasje gezeten, nu gaan we Saint-Germain-des-Prés bezoeken met al zijn honderden restaurantjes. We blijken wel erg duur gegeten te hebben want je kunt hier lekker eten voor zeer weinig geld. Er is duidelijk een heftige concurrentie en dat drukt de prijzen enorm. Een werkelijk leuk menu'tje vlees of vis voor 80 tot 100 Frs. wordt overal aangeboden en in een gezellige sfeer. Een lange wandeling tussen zoveel lekkers maakt je langzaam aan weer hongerig. Nou, wat let je! We rollen vroeg in de nacht tevreden maar versleten in ons bed.

## Traject 7, van Parijs naar Compiègne ( Seine en Oise)

De day after de night before valt mee. We voelen ons redelijk goed en een paracetamol is voldoende om ons weer geheel in conditie te brengen want er moet weer gevaren worden. Niet direct, want we gaan eerst de stad in om boodschappen te doen. Ans heeft een adres gekregen van een Super Marche en die lijkt op het eenvoudige stadsplan heel dichtbij. Het blijkt in werkelijkheid een eind lopen. Heen gaat nog wel maar terug wordt moeilijker. Een rugzak vol. We lossen elkaar regelmatig af met dragen en zo lukt het ook nu weer. Na de spullen aan boord gebracht te hebben lopen we nog even bij de scheepswinkel cq. scheepsmakelaar voorbij om een kaart van de Franse Sambre te kopen. We hebben nl. besloten om niet de Marne en Canal des Ardennes terug te nemen maar de Oise en de Sambre. De Sambre kaart hebben we nog niet en konden we tot nu toe nergens krijgen. De winkel blijkt nog dicht te zijn. We gaan te rade bij de havenmeester die ons doorstuurt naar een grote winkel in scheepsbenodigdheden ergens een paar straten verwijderd van de jachthaven. Ook hier geen kaart van de Sambre. Het is niet anders. We besluiten eerst nog uitvoerig te lunchen met het heerlijke verse brood dat we bij de warme bakker gehaald hebben. Er wordt afgerekend in de capitainerie ( f.70,- per nacht) en de sluizen openen zich voor ons om in te varen. Het sluizen duurt lang maar nog langer duurt het openen van de deuren voor uitvaart. Door de wind gaan de deuren iedere keer een stukje open en dicht maar er gebeurt verder niets. Ook zwaaien naar de monitor helpt niet. Bij het afrekenen hadden we al bemerkt dat deze mensen meer kletsen met elkaar en iedereen, dan dat ze werken. Ik besluit ze via de marifoon op te roepen. Jawel, het systeem komt weer op gang en de deuren openen zich. We hebben ons erop verheugd om door Parijs te varen en nemen daarmee de grote omweg voor lief. Via het Canal Saint Martin hadden we een stuk af kunnen snijden maar we willen alles zien en niet te snel varen natuurlijk. De waarschuwingen van het links en rechts gepasseerd worden door al die grote rondvaartboten is voor ons niet van toepassing. Deze jongens beperken zich tot een paar en we hebben er niet de minste last van. Later op de dag zal dit ongetwijfeld anders worden. Op deze vaartocht zie je Parijs in zijn volle glorie. Veel bekende gebouwen blijken toch dicht bij de Seine te liggen. Het is jammer dat we niet weten welke gebouwen we passeren, op een enkele zeer bekende na. Ze moeten er aan de waterkant eens borden aan hangen. Er volgt een rij van prachtige bruggen waarbij vooral Pt Alexandre en Pt d'Léna indruk maken. De Eiffeltoren blijkt zo ongeveer het sluitstuk van het mooie Parijs te zijn, ofschoon daarna nog het vrijheidsbeeld volgt.



**Foto 30**

Verderop worden het moderne bouwsels met nog een paar prachtige bruggen maar we hebben Parijs echt gehad. We kijken maar weer op de kaart voor het volgende voor ons liggende traject. Eerst naar Conflans-Ste-Honorine, waar de Oise begint. Op de kaart lijkt Parijs – Conflans niet te ver, maar we merken al gauw dat het een flink stuk is van 70

km. We zijn pas om 12.45 uur vertrokken en we stellen vast dat het, ondanks dat het stroomafwaarts is, een latertje zal worden. De Seine blijkt een drukke rivier. Er is veel vrachtvaart en we zien dus veel peniches. Nog veel meer zien we ze langs de kant als woonboot, als leeg schip zonder bewoners en dus zonder bestemming of als wrak. Vele honderden liggen er langs de Seine min of meer opgeslagen. Soms 4-5 rijen dik en vele achter elkaar. Dicht bij Parijs ziet het er allemaal nog prima uit. De meeste zijn daar bewoond. Hoe verder we komen hoe groter het aantal ongebruikte schepen. Bij Conflans is een soort depot van peniches, maar hier liggen ook de nog actieve schepen die op vracht liggen te wachten.

Foto scannen uit gids Picardie blz 118 (laatste blad) Tekst Conflans Saint Honorine

Op de kaart is een haventje vermeld en we denken daar onze stop voor de nacht te kunnen maken. Het haventje ligt echter vol met oude en vervallen peniches waarvan er enkele half gezonken bij liggen. Het is een triest gezicht, deze vergane glorie van de spits. We blijken een nogal oude kaart te hebben want de 3 tankschepen voor dieselolie bestaan niet meer. Met het verdwijnen van de schepen verdwijnen ook de tankschepen natuurlijk. Eén laat nog een groot bord zien maar als we aanleggen om te tanken, is alles verlaten en sommige ramen zijn ingegooid. Het ziet er triest uit. We zijn het zat om nog verder te varen dus we zoeken een gaatje tussen de peniches. We gaan liggen aan de steiger waar de varende brandweer zijn boten heeft afgemeerd, we kunnen er nog bij. De brandweerlieden knikken ons vriendelijk toe dus het mag. We liggen prima tegenover de bakker. Het plaatsje floreert blijkbaar van alle scheepsbemanningen. Ruw geschat liggen alleen hier meer dan 150 schepen. Als we even rondlopen zien we dat het een echt groot winkelcentrum heeft.

De volgende morgen hebben we maar één zorg: hoe komen we aan dieselolie. We komen niet ver meer, vooral omdat we op de Oise stroomopwaarts gaan varen en dat kost dus extra olie. Op de hoek van de Seine en de Oise zien we aan beide zijden een tankstation van Fina. We gaan eerst aan bakboord vragen maar die hebben geen diesel. Zij verwijzen ons naar hun bedrijf aan stuurboord. We steken over en worden bij het aanleggen al toegeschreeuwd dat ze geen dieselolie meer hebben. Omdat we uit een onmogelijke hoek weer weg moeten draaien en de stromingen van de Oise en Seine ons tegelijkertijd pakken, worden we flink tegen afgemeerde peniche aan geworpen. Door volle vaart achterruit te slaan, kunnen we de schade beperken tot een stukje verfloze houten railing. We constateren dat we dieselolie hier kunnen vergeten. We besluiten bij de volgende stop een stadje uit te zoeken met een tankstation om met mijn 20 liter tankje dieselolie te gaan halen. We weten inmiddels dat Compiègne zeker een tankstation heeft, maar dat halen we niet. Dus we moeten tot we daar zijn wat improviseren. Bij ieder dorpje dat we voorbij varen, kijken we extra scherp of we niet een tankstation dicht bij de rivier zien liggen. We zien heel mooie stadjes maar geen tankstation. Eén van die mooie plaatsjes is Cergy, dat een werkelijk prachtige nieuwe haven heeft midden in het dorp.



**Foto 31 Haventje Cergy**

Bij Pontoise krijgen we de eerste sluis te verwerken. Ans gaat eens even met de eclusier praten over dieselolie. Ze komt terug met de mededeling dat hij al onze scheeps- en eigendomspapieren wil zien. Welk oneerbaar voorstel heeft ze hem gedaan? Ik ga me melden met de papieren. De 30-dagenkaart wil hij ook zien maar die ligt nog in de boot, waarbij ik me tevens realiseer dat we de laatste 14 dagen nog niet hebben ingevuld. Gelukkig dringt hij niet aan en ik word niet teruggestuurd om dat ding te halen. Even verderop passeren we het plaatsje Pontoise. We hebben al gezien dat er een aanlegplaats net voor de tweede brug is maar we hebben nog geen interesse. Op onze tocht krijgen we regelmatig te doen met eilandjes in het midden van het water. Het geeft een leuke afwisseling. We passeren L'Isle-Adam en Beamont. Bij Boran zien we een aantrekkelijke aanlegplaats met een restaurantje in een grote Pagode tent. Veel plaats is er niet, m.a.w. het is vol met meest kleinere bootjes. We zijn ook niet van plan te stoppen want we willen een flinke plaats uitzoeken voor de nacht en voor de dieselolie. We kiezen voor Creil, 58 km van Conflans. We vinden een aanlegplaats langs een stenen kade met aansluitend een grasrand met bomen en heesters.. Geen aanlegbolders, water of elektriciteit. We leggen vast met grote pinnen die we in de grond slaan. Het waait hard en er staat een flinke golfslag. We leggen alles wat we aan stootwillen hebben aan één kant. Bij de eerste peniche die voorbij komt, worden de pennen echter uit de grond gerukt. We leggen daarom lange lijnen naar de bomen aan de kant en slaan bovendien ook nog de pinnen in de grond. We gaan er eens lekker voor zitten en kijken naar een oude man die wat wankel over de grasstrook wandelt en prompt over onze lijn valt. Hij kan niet meer omhoog komen. Ik ga hem een handje helpen. Hij is stomdronken en stinkt als een otter. Na deze goede daad stap ik trots weer aan boord waar Ans me vriendelijk maar dringend verzoekt eerst mijn handen te wassen. Om verdere ongelukken te voorkomen hang ik de Belgische sleepvlag aan het touw. Ik had misschien beter de Franse vlag kunnen gebruiken. Daar vallen de Fransen beslist niet over, maar ja, die hangt in het mastje. In het dichtstbijzijnde café tegenover ons ga ik vragen waar een tankstation is, want het probleem dieselolie blijft zeer actueel. De café-eigenaar is er bijna zeker van dat er een tankstation "sur le plateau" is ongeveer 5 km ver. De dame van het autoverhuurbedrijf, die we daarna vragen, denkt dat het maar 3 km is. Na de koffie neem ik het olietankje van 20 liter en stap op de fiets. Plateau betekent hoog merk ik al gauw. Vanaf de brug naast onze aanlegplaats gaat het steil naar boven. Op mijn kleinste versnelling kom ik 1 km. ver en heb ik al snel verzuurde benen en geen adem meer. Na enkele minuten uitrusten klim ik te voet met de fiets aan de hand verder en vraag me af waar ik nu weer mee bezig ben. Ik moet wel 3 keer deze tocht maken om een redelijke voorraad op te bouwen en dat haal ik nooit. Terug gaat natuurlijk goed ofschoon 20 kg. aan de bagagedrager weinig stabiliteit geeft tijdens een snelle afdaling. Bovendien blijkt de afdaalwind zo sterk, dat ik verkleumd beneden kom. Ans vindt het geloof ik zielig want er is koffie en koek om me weer bij te brengen. Ik gooi de olie in de tank., Een tweede rit zit er vandaag niet in. We bespreken de situatie met deze 20 liter in

een tank van 1000 liter. De reserve staat op half rood dus teveel mogen we er niet van verwachten. Ans vindt dat we het er maar op moeten wagen om Compiègne te bereiken. Ik laat me dit graag aanpraten op dat moment.

De volgende morgen denk ik daar echter weer anders over. Ik zie me onderweg al in het riet liggen zonder olie. Ik heb bedacht dat ik in de vroege nog een ritje kan maken. Ik vertrek terwijl Ans me naschreeuwt: heb je geld bij je? Natuurlijk heb ik geld bij me! Halverwege de heuvel, zeg maar berg, moeten mij even enige krachttermen van het hart. Tankje vergeten! Ans vindt dat ik snel terug ben. Nogmaals gaan is niet meer aan de orde. We gaan vandaag met stroom tegen op één motor varen en dan kan het lukken, al duurt het wat langer. Onze burens aan dezelfde kade zien we met een flinke vaart voorbij varen, terwijl wij pas een half uur later op de langzame toer vertrekken.



**Foto 32 bij Sarron**

We blijven hangen achter een zeer trage peniche en vallen daarbij bijna in slaap. Tot onze verrassing treffen we bij sluis Sarron 3, 13 km verderop, onze "snelle" burens weer aan. De sluis heeft ze rustig laten wachten tot "onze" peniche er is, of zullen ze op ons gewacht hebben? Wat is eigenlijk snel en langzaam? We bereiken allemaal gelijktijdig Compiègne.

## Traject 8, van Compiègne naar Jeumont ( Belgische grens)

Het tankstation dat we zien heeft bij ons hetzelfde effect als een toilet als je erg moet. Het is een opluchting. We besluiten eerst maar te tanken en hopen tevens hier ons kaartprobleem voor de Sambre op te lossen, alhoewel we al bedacht hebben dat we gewoon achter iemand anders aan kunnen gaan varen. Het BP tankstation lost niet alleen ons dieselolieprobleem op tegen een redelijke prijs, maar ook ons kaartprobleem. Ze hebben alles. In Frankrijk hebben we nog niet een watersportzaak gezien die zo groot en zo goed gesorteerd is, zelfs niet in Parijs. Tevreden vertrekken we op weg naar de echte jachthaven die hier aanwezig is. Voordat we hier zijn, komen de schepen die zich daar gemeld hebben terug. De haven is vol. We besluiten maar niet eens binnen te varen en zoeken een plaats aan de stuurboordzijde, vanaf Creil gerekend, net voor de brug. We kunnen goed vastmaken aan de houten balken die langs de kade in betonnen standers zijn ingegoten. Je ligt daar zo vast als een huis! Er is geen elektriciteit of water dus onze omvormer zal zijn dienst weer moeten doen deze dagen. We zijn nl. van plan om hier quatorze Juillet te vieren. Dit betekent 3 nachten op de omvormer en we zijn niet zuinig met stroom. We bedenken dat als we geen elektra meer hebben, we misschien eerder naar bed moeten. So what?

De volgende dag is er toch nog wat twijfel. We moeten ook nodig water tanken. We maken daarom een wandeling naar de haven. De capitainerie annex cafe/kantine is op slot. Een oud mannetje loopt op de haven en zegt dat we aan de laatste steiger kunnen gaan liggen maar dat het er ondiep is en dat we niet van de steiger af kunnen. Van het toegangshek is de sleutel zoek en volgende week komt er pas een nieuw slot of een nieuwe sleutel voor. We besluiten maar te blijven liggen waar we liggen. We zien wel. Op de avond van onze eerste dag in Compiègne lijkt het een beetje oud en nieuw. Tussen 10 uur en middernacht wordt op verschillende plaatsen vuurwerk afgeschoten. We vragen ons af op we ons een dag vergist hebben. Was het vandaag misschien 14 juli? Het blijkt gebruikelijk te zijn om dit op de avond voor de 14<sup>e</sup> te doen. De tweede dag begint slecht. Regen en nog eens regen. Het is nu wel 14 juli, dus feest. Wij denken dat het een soort koninginnedag wordt. Om 10.30 uur gaan we maar eens kijken wat er allemaal gaat gebeuren. Er gebeurt echter helemaal niks. Om 15.00 uur zijn er nog geen tekenen. De meeste winkels zijn open en niets duidt op feest. We besluiten ons in de cultuur te storten, niet in de laatste plaats omdat het inmiddels ook stortregent. We willen het paleis van Napoleon en Marie Antoinette beslist nog gaan zien dus hullen we ons in regenkleding en laarzen. Een gigantisch paleis met grote tuinen strekt zich uit over een zeer groot gebied. We rennen de informatieruimte binnen om te schuilen voor de regen maar lopen op aanraden van een rondleidster even later mee in een rondleiding van een uur door het paleis. Het gaat in rad Frans, dus we steken er niet veel van op, maar we blijven wel lekker droog voor maar Frs. 48. Na de rondleiding is het nog steeds nat buiten. Vlakkbij is een restaurantje dat we op de heenweg al hebben gezien. Het is er gezellig druk met Fransen. We schuiven ook maar aan. We willen een kleinigheidje eten maar voor mij wordt het uiteindelijk een pan gekookte mosselen die ik bijna niet op kan. Ans doet het wat bescheidener met een enorme salade.





**Foto 33 Haven Compiegne**

Alles overheerlijk en met de fles wijn hebben we ook geen moeite. We beginnen de middag goed vinden we en het is zelfs droog geworden. Later terug in de boot gaat het wederom regenen. Tegen vijven klaart het op. We willen nog éénmaal zien of er wat te doen is en verder willen we Parc de Songeons nog bekijken. Het eerste is weer niks, dat geven we op maar het park is wel de moeite waard. We werken na het eten bij de koffie nog even de plannen uit voor de volgende dag. Zeker is dat we vertrekken.

Ons vertrek is om 9.00 uur. We verwachten dat er al veel boten vroeg zullen zijn vertrokken. Het valt mee. Twee boten zijn ons voor maar zijn al uit het zicht verdwenen. Waarschijnlijk zullen ze ons niet ophouden bij de eerstvolgende sluis. We krijgen voorlopig 10 automatische sluisen te verwerken. Ze liggen soms een flink eindje uit elkaar dus is het moeilijk te zeggen hoe lang we over dit traject zullen doen. Direct na uitvaart van Compaigne, ongeveer na 1 kilometer, zien we aan stuurboord de rivier de Aisne naar o.a. Soissons. Via deze rivier kun je b.v. naar Canal des Ardennes. Wij gaan echter rechtdoor richting Janville. Van hier tot Chauny varen we op het Canal lateral a l'Oise. Het is dan wel een kanaal maar het is een mooie omgeving en beslist niet eentonig. Bij Abbécourt even voor Chauny krijgen we aan stuurboord Canal de l'Oise a l'Aisne. Via dit kanaal komt men ook verderop op de Aisne. Na 7 kilometer, direct na sluis Tergnier (nr. 32) is de sluis naar Canal de Saint-Quentin. Hier kan men kiezen voor de westelijke route naar België. Wij varen door naar Fargniers waar we veranderen van vaarwater. We krijgen nu Canal de la Sambre a l'Oise. Een heel mooi kanaal maar het wordt wel tijd dat we een goede aanlegplaats vinden.

We hebben onderweg vele aanlegplaatsen "in het wild" gezien die bruikbaar zijn maar ze liggen wel ver weg van de bewoonde wereld. We naderen Origny en we zijn niet van plan nog één meter verder te varen. We hebben vandaag 10 uur varen achter de rug, dus dat is wel genoeg. De aanlegplaats is niet erg aantrekkelijk. Er liggen al 4 boten en een peniche tegen de kade en wij kunnen er niet meer bij. We proberen nog even aan de andere kant van het water maar het is daar te ondiep. Wat verderop is nog een kade maar dit is tegen een fabriek aan. De hele kade is overigens één rij van lelijke gebouwen. We proberen aan te leggen voor de peniche, de achterkant nog net tegen de kade en de voorkant tegen de schuine grashelling. Het lukt maar we kunnen alleen met een flinke sprong op de kant komen. Weer aan boord komen vraagt om een acrobatische toer. Tijdens onze wandeling later praten we hier en daar met de andere varende vakantiegangers. Volgens informatie is het dorp een eind lopen. We besluiten geen moeite te doen en blijven verder aan boord. Het is mooi weer dus dineren we op het achterdek en lezen lekker lang tot het donker wordt.

De nieuwe dag breekt aan. We hebben blijkbaar geslapen als een os want de peniche en twee plezierjachten zijn vertrokken. We snappen niet dat de peniche kon vertrekken zonder dat we daar wakker van geworden zijn maar ja, dat bewijst dat we geen

slaapproblemen hebben. We laten de bakker maar zitten. Dan maar geen vers brood deze morgen. Het is weer goed weer en dus wordt het aangenaam varen vandaag. Het klinkt misschien gek maar we zijn een beetje verslaafd aan het varen, lijkt het wel. We kunnen rustig een dagje ergens blijven liggen maar we doen het niet. Ruikt het paard de stal misschien? Na de afwas even olie controleren en dan gaan we weer. Op de kaart zien we dat we nog 25 sluizen moeten passeren tot aan de Sambre. We kunnen het natuurlijk wel proberen om dit doel in één dag te halen maar dat kan alleen maar zonder enig oponthoud. Over een dergelijke afstand moet je niet aannemen dat alles gladjes verloopt. Met één tot anderhalve kilometer tussen de sluizen schieten we toch goed op.



**Foto 34 middagpauze**

Bij sluis Hannapes, nr. 12, halen we twee andere schepen in. Een boot uit Leidschendam en één uit Den Helder. We gaan er vanuit dat we niet met 3 boten in de sluis kunnen en dat wij dus zullen moeten wachten tot de volgende schutting, maar dat valt mee. We gaan er alle drie in ofschoon het "proppen" wordt. Ik weet eigenlijk niet of we zo blij moeten zijn met deze drie in de pan. We liggen kop aan kont en moeten heel goed oppassen elkaar niet te raken tijdens het sluizen. Wij liggen achterin natuurlijk lekker rustig. We zien vanuit onze positie dat het eerste schip met de boeg min of meer tegen de sluisdeur ligt en tijdens het inlaten van het water alle kanten van de sluis ziet. Het is een vrij klein schip van een meter of negen dat zich door de ver uit elkaar liggende bolders slecht in positie kan houden. We overleggen of wij bij de volgende sluis deze plaats zullen overnemen. Ans stelt voor even af te wachten of schip nr. 2 zich geroepen voelt. Bij de volgende sluis blijft de volgorde gelijk maar door een andere oorzaak gaat er snel verandering komen. Bij de naderen van sluis nr. 9 neemt het middelste schip in een flauwe bocht een beetje te veel de binnenbocht en loopt vast. De voor hen varende Den Heldernaren gooien een lijn uit en gaan trekken. We zien al snel dat dit de situatie niet zal verbeteren. Het lichte schip zwaait heen en weer maar komt geen stap vooruit. Bij de laatste poging dreigen ze zelf vast te komen zitten. We varen op om de taken een beetje anders te gaan verdelen. We vragen de Den Heldernaren om naar achter af te zakken en ons een poging te laten doen. We gooien een lange lijn over en nemen een positie in waarin we in ieder geval niet zelf in het ondiepe kunnen raken. De kop van onze boot ligt nu al bijna in de sluis dus veel uitloop hebben we niet. We beginnen, met onze twee motoren flink op toeren, te trekken. Voor ons schip blijkt het geen moeilijke opgave te zijn. We trekken het schip vlot los. We zijn inmiddels wel met de boeg bij de sluisdeur aangekomen, waardoor wij nu duidelijk op kop liggen, de Den Heldernaren achteraan en de Leidschendamers er tussenin. Deze situatie blijft de rest van het traject zo gehandhaafd en wij vangen dus nu, voor in de sluis, de klappen op. Ook voor ons is het niet eenvoudig. We raken bij het schutten in de nog resterende sluizen diverse keren de sluisdeur met onze boeg en we moeten onze hekvlag enkele keren verwijderen om deze niet te verspelen tegen het achter ons liggende schip. Ook de zijkant van het schip loopt op verschillende plaatsen krassen op, meer dan we tot nu toe gedurende de hele reis

hebben opgelopen. Gelukkig liggen we er niet wakker van want we hebben er al op gerekend dat we na terugkomst in Nederland flink aan het werk moeten. Ondanks de kleine beschadigingen die we zo nu en dan oplopen, kunnen we toch de nodige kwinkslagen uitwisselen met de achter ons liggende Leidschendamers. Na een dag van 8 uur varen gaan we door sluis nummer 1 bij Etreux en varen direct naar bakboord de haven in van Gard 1/Etreux. Er is hier een echt haventje met diverse aanlegsteigers waar voor ons alle drie een plaatsje vrij is. Wij maken kennis met een andere Nederlander die naast ons ligt en die al een paar uur eerder is gearriveerd. Het is weer alles Nederland wat de klok slaat. We kunnen er lekker voor gaan zitten want het zonnetje schijnt. Na een uurtje echte rust met een drankje vinden we dat we even de benen moeten strekken. We horen in de verte geluiden alsof er een kermis aan de gang is dus we volgen het geluid. Het valt mee. Het zijn alleen botsautootjes en een draaimolen. Wat we belangrijker vinden is dat naast dit plezier een Supermarché blijkt te zijn en we hebben dringend wijn nodig. We wandelen even het plaatsje door, wat niet veel tijd in beslag neemt, en doen onze boodschappen. We eten op het achterdek een lekker maaltje, door Ans in de wok klaargemaakt we trekken twee flessen wijn open want we moeten de kwaliteit uitproberen van de Supermarché aanbiedingen. Ze zijn allebei niet bijzonder dus we hoeven hier geen wijn in te slaan. Wat we niet weten is dat het mooie weer voorlopig voorbij is omdat we de komende dagen geconfronteerd worden met regen.

We zijn weer op een hoogste punt aangekomen. Vanaf nu tot de Franse grens gaan we weer naar beneden via 11 automatische sluisen. Bois l'Abbaye is de eerste sluis van het nieuwe traject, waar we 2 meter naar beneden gaan. Direct na de sluis doen we even kalm aan en kijken flink naar bakboord om de diverse vissers op een vissteiger niet te veel te storen. We zwaaien en ze zwaaien vriendelijk terug. Het wordt dus gewaardeerd. Het is jammer dat het erg regenachtig is want we vinden de Franse Sambre een prachtige rivier.



**Foto 35 de mooie Sambre**

Met de kap omhoog en de regen op de ruiten is het eigenlijk alleen maar varen en sluisen nemen. Zien doe je weinig door het kleine stukje raam dat schoon gehouden wordt door de ruitenwisser. We zien deze dag dan ook maar als een vaardag van A naar B. Van Landrecies zien we dus weinig, maar ook Berlaimont, Pont-s-Sambre en Hautmont zijn bijna verborgen door regenbuien. Jammer want vooral Pont-s-Sambre is een bezoekje waard. Bij Hautmon lopen we in op een Peniche die met een klein vaartje voor ons uit sukkelt. We gaan een beetje kort op zijn kont zitten en schuiven af en toe naar bakboord om te laten zien dat we er zijn en graag voorbij zouden willen lopen. Het wordt begrepen. Even verderop is er ruimte. De peniche wijkt wat uit naar stuurboord en we zien een handje zwaaien door het beregende achterraam. Met vol gas passeren we. Hij is al snel uit het gezicht verdwenen. We naderen nu Louvroil en Maubeuge. Louvroil is bekend omdat hier tot ongeveer 1970 de grootste hoogoven van Europa heeft gestaan. De grote

gashouder die nog een overblijfsel zou zijn uit die tijd, althans volgens de Navicarte, zien we niet omdat we net een zware bui te verwerken hebben, die overigens 10 minuten later alweer voorbij is. Maar goed ook, want we willen even een paar boodschappen doen in Maubeuge. Onze voorraden beginnen te slinken en we hebben een paar zaken echt nodig. We leggen vast aan de kade midden in de stad, net voor de sluis. Ans wil een supermarkt zien te vinden want we hebben nogal wat verschillende dingen nodig. In de winkelstraat vragen we waar een Supermarché te vinden is. Ook hier blijkt dit soort supermarkten net buiten de stad te liggen dus kunnen we het vergeten of we moeten de fietsen gaan afladen en daar hebben we geen zin in. We gaan op zoek naar een groentezaak die redelijk snel gevonden wordt. De slager is echter moeilijker te vinden. Ja, er is er wel één maar die is dicht. We zitten tegen het middaguur dus veel tijd hebben we niet. Uiteindelijk vertrekken we met maar een deel van de boodschappen. Als we terugkomen aan boord zien we net de peniche die we zo moeizaam voorbij gevaren zijn de sluis in schuiven. We zitten dus weer in hetzelfde schuitje en we hoeven ons dus niet te haasten. We willen de passeeroperatie van eerder n.l. niet herhalen. Gelukkig duurt deze sluipvaart niet lang want even voorbij Assevent is een insteekgat waar schepen zand liggen te laden. Onze peniche gaat hier bakboord uit en wij tuffen zwaaiend voorbij. Hij had ons blijkbaar gezien want hij maakt een zwaaiend gebaar als van een verkeersagent: zet er maar weer de vaart in. We gaan ons nu richten op het einde van onze tocht door Frankrijk, want bij Jeumont, ongeveer 8 km verderop, gaan we de grens over naar België. We besluiten ons bezoek aan Frankrijk nog even te rekken door de nacht door te brengen in Jeumont. We kunnen aanleggen aan een kade waar elektrische bootjes worden verhuurd. Er liggen er hier wel 10 en een jonge man is de bootjes na elke regenbui aan het droog maken. We hebben met hem te doen. Hij is blijkbaar een student die ze gezegd hebben dat de bootjes altijd klaar moeten liggen voor de klant. We liggen hier prima en beschikken over water en elektriciteit en we mogen het toilet gebruiken. Aan het eind van de dag wordt het ook nog even droog. We gaan daarom toch nog maar even het stadje in. Een leuke plaats met jawel een grote Supermarché.

## Traject 9, van Jeumont naar Namur

Na een rustige nacht gaan we met een beetje een raar gevoel van start. De laatste sluis in Frankrijk is toch iets bijzonders nietwaar, zoals ook de eerste sluis in Frankrijk dat was een eeuw geleden. In de sluis stap ik af om ons af te melden en het 30 dagen vignet in te leveren. We vragen ons af of ze de 29 dagen accepteren die we ingevuld hebben, want we hebben er echt een paar meer gevaren, wat heet een paar. Met een gebaar van hier is het document en nu niet gaan zeuren s.v.p., wil ik het formulier overhandigen, maar er is geen enkele interesse om dat ding aan te pakken.



**Foto 36 Franse grens**

Het formulier blijkt er alleen te zijn voor controle onderweg, die er in ons geval niet is geweest. Zij controleren in ieder geval niet meer aan de grens. Souvenir zegt de sluiswachter. Frankrijk blijft een makkelijk land met weinig gezeur. Dit is misschien wel één van de charmes van dit land.

België here we come. De eerste sluis in Belgique is Solre sur Sambre. We komen hier aan om twintig over negen dus beslist niet te vroeg. Er is echter geen enkele beweging rondom de sluis. De paar woningen langs de weg ter hoogte van de sluis hebben de luiken nog dicht. We wachten geduldig 10 minuten maar hebben weinig hoop op reactie. Het is niet de manier maar waar heb je anders een toeter voor niet waar. Eén keer, vijf minuten later 2 keer, enz. Geen enkele reactie. Wat nu? Ans is al een tijdje aan het zoeken naar een telefoonnummer of marifoonnummer. Ze heeft wat gevonden en krijgt zowaar iemand aan de lijn. Ze schildert de situatie en we gaan afwachten wat er gebeurt. We zijn in België dus het kan wel even duren. Tien minuten later komt er iemand aanslenteren. Het is de sluiswachter. Volgens ons komt hij net uit zijn bed. Hij gaat uitgebreid de luiken open doen en zijn kantoortje openen. Hij heeft een belangrijke functie als zijnde de sluiswachter van de eerste sluis in België, dat kun je echt merken. Aan de hand van de scheepspapieren wordt het vaarvignet voor de Belgische wateren uitgetikt. De 35 Bfrs is natuurlijk weer een rib uit ons lijf. We hebben de sluiswachter nu echt goéd wakker. Hij wordt actief en sluis ons keurig België binnen, althans zo voelen wij dit ofschoon we natuurlijk bij Jeumont al de grens zijn overgestoken. Na de sluis varen we op een smal stukje rivier met een mooie begroeiing en prachtige huizen hoog op de kant. We passeren Erquelinnes waar we het jachthaventje "Frontiere" zien liggen. Prima haven voor diegene die een plaatsje voor de nacht zoekt. De Sambre in België is even mooi als in Frankrijk. Het doet erg denken aan canal de l'Est. We hebben een beetje de pee in dat we de kap niet omlaag kunnen doen. Bij Lobbes wordt het echter weer droog. We klappen de kap even naar beneden tot de volgende bui. Lobbes ligt prachtig met de Saint-Ursmer kerk hoog op de heuvel. Direct na de sluis varen we door Thuin dat blijkbaar een aanlegplaats is voor vrachtschepen. Ze liggen hier soms in rijen van drie dik langs een hele lange kade. Zo te zien zijn ze allemaal nog in de vaart want overal zie je

mensen in en uitlopen. Het ziet er heel wat vrolijker uit dan wat we vaak in Frankrijk gezien hebben. We zien ook dat er hard gewerkt wordt aan de nieuwe steigers voor de pleziervaart die bijna operationeel zijn. Een paar kilometer verderop komen we bij de sluis Abbaye d'Aulne. Direct naast de sluis ligt een flink Hotel/Restaurant en een speeltuin. Tijdens het sluizen gaan we even kijken naar de ruïnes van de Abbaye die naast het hotel, dus dicht bij de sluis, te zien zijn. De sluiswachter heeft geen haast en dat geeft ons wat tijd. Als we wegvaren praten we nog even over het prachtige stuk Sambre dat we de afgelopen dag hebben gevaren. We weten dat we straks jammer genoeg een tweede deel krijgen dat heel wat minder mooi zal worden. We passeren inmiddels het prachtig in een bocht gelegen Landelies met aanlegplaatsen door de hele bocht heen met tegen de achtergrond de bomen die tegen de berg op groeien. Het ligt er echt schitterend.



**Foto 37 Landelies**

We stoppen een uurtje later tegen de kade in Manceau waar we olie kunnen tanken. Er ligt al een Engelse kanaalboot die 8 tankjes van 20 liter aan het vullen is. Het gaat uiterst langzaam want de olie gaat schuimen als men even wat te snel vult. Het is droog dus we gaan maar even een stukje lopen en zien of we geld uit de muur kunnen krijgen. Van pinnen heeft het tankstation n.l. nog nooit gehoord. De naam tankstation is wat overdreven. Hier betekent het een groot deksel aan de zijkant van de weg die opgelicht wordt en waar een slang uit gehaald wordt. Een paar pionnetjes moeten het verkeer waarschuwen voor het gat dat bijna op de rijweg ligt. Aan de overkant van de weg is een kleine winkel waar de pomp wordt aangezet en de meter afgelezen kan worden. Het is prettig tanken omdat het enorm goedkoop is. Het scheelt 25% met het Belgische bunkerschip op de Maas en het kost een derde van de Franse olieprijs (f 0,68 t.o.v. f 2,10). Lekker vol met goedkope olie geven we wat meer gas dan normaal. De olie kost hier toch niks. Hierdoor lopen we binnen een kwartier al het industriële deel van Charleroi binnen en dat is het echt schrikken. We varen tussen vieze stinkende installaties die een oorverdovend lawaai maken. Af en toe wordt ons het zicht ontnomen door stofwolken en dampen waarvan we maar hopen dat we er zonder levensgevaar doorheen komen. Het varen is ook niet makkelijk door aanleggende en wegvarende schepen vol met schroot en andere troep. Je vraagt je af hoe men het voor elkaar gekregen heeft dit alles bij elkaar te krijgen. Voor ons doemt de sluis op die net dicht gaat met een paar grote schepen in zijn buik. We moeten dus wachten, wat we beslist geen lolletje vinden. Gelukkig gaat het schutten snel. We verwachten na de sluis een voortzetting van deze chaos, maar we arriveren in een andere wereld van prachtige nieuwe gebouwen, mooie kades en prachtige bruggen. Charleroi is een stad met twee gezichten. We zijn echt onder de indruk. Als we de stad weer uit varen zien we dat men hiér nog niet tot modernisering is overgegaan. Weer grote bergen schroot, oude vervallen gebouwen en roestige, slecht onderhouden bruggen. De dorpjes die we passeren zijn oude mijnstadjes met grote zwarte bergen op de achtergrond. Je kunt je voorstellen hoe het leven hier was niet eens

zo lang geleden. We varen nu al een tijdje in een soort betonnen bak. Dit blijkt zich voort te zetten tot Namur. Je wordt er echt niet vrolijk van. Voorbij Charleroi zijn we al aan het uitkijken naar een ligplaats. Niets wat hierop lijkt. Wel zijn er regelmatig grote draaikolken naast het vaarwater waar je zou kunnen liggen. We wachten echter tevergeefs op beter. Even voorbij Sambreville schuiven we Bassin d'Auvelais binnen. We hebben geen zin meer om verder te varen en kiezen, noodgedwongen, toch maar voor zo'n draaikolk. We blijven voorin liggen omdat we niet verwachten dat er zo laat nog een schip komt draaien. Dat hadden we gedacht. Als we net vastliggen duikt met veel getoeter een enorme bak naast ons op die achter in de kolk komt draaien. Men vindt dat we in de weg liggen. We hebben geen zin meer om te gaan verleggen dus laten we het maar zo. Hij is binnen gekomen en zal er via dezelfde weg ook wel weer uit komen. Het lijkt ons het beste om ons niet te laten zien en dus blijven we maar lekker beneden. Hij stoomt ons even later rakelings voorbij naar buiten. Op deze troosteloze plek blijven we die avond niet lang genieten van het eveneens troosteloze weer en gaan vroeg onder de dekens. Om een uur of twee worden we gewekt door het knallen van de touwen die duidelijk zwaar belast worden, maar zo nu en dan noch kunnen slippen op de bolders. Ik snap onmiddellijk wat er aan de hand is en ren in mijn nakie naar buiten. Het water is gezakt en we hangen scheef aan de touwen. Ze zijn al niet met het handje los te krijgen dus ren ik naar beneden om een grote schroevendraaier te halen die ik tussen het touw en de bolder wring. Het werkt. Ik kan de lijnen nog loswrikken en laat ze vieren. Mijn bed is nog warm dus de slaap komt weer snel.

Met regengetikkel op het dek worden we de volgende morgen gewekt. Weer een natte dag. Dit laatste stukje van onze prachtige tocht hadden wij liever anders gehad. Vanuit de draaikolk de Sambre op varen doen we zeer voorzichtig. De grote scheepvaart kan niet voor je stoppen of uitwijken dus is het wachten tot je zeker bent dat er niets aankomt. Een vrachtboot met een er bovenuit torende hoop schroot laten we voorgaan. We moeten met veel gas direct achter het schip de Sambre opvaren om te voorkomen dat we in de uitgang van de draaikolk door de hekgolf worden getroffen. Het lukt goed. Vandaag wordt het einddoel wederom Namur maar nu op de weg terug. De cirkel is gesloten. Maar we zijn er nog niet, want voor ons doemt hoog op een heuvel de abdij des Prémontés op. Een half uurtje later zien we het gebouw hoog boven ons uittorenen.



**Foto 38 de Abbey**

We zien daarboven wat mensen lopen maar we weten niet of dit de Semenaristen zijn die nu de abbey bewonen. We laten dit mooie bouwwerk achter ons en varen al snel de buitenwijken van Namur binnen. De aankomst in Namur is vertrouwd. De kade waar we op de heenweg naar keuze konden gaan liggen, ligt nu vol. Je kunt goed zien dat het vakantietijd is. Omdat de kinderen en kleinkinderen ons komen bezoeken, willen we een goed bereikbare ligplaats, dus we kiezen voor de jachthaven in Jambes op de Maas. Je hoeft alleen maar de brug over te lopen en je bent in het centrum van Namen. We

verwachten dat het moeilijk wordt een ligplaats te vinden langs de steigers, het is per slot van rekening vrijdag. Maar het is geen probleem. We worden door de havenmeester opgevangen en naar een vrije plaats gebracht. Hij helpt zelfs met vastleggen. We hebben een uitstekende ligplaats voor de komende dagen. Inmiddels is ook nog het zonnetje doorgebroken en de temperatuur wordt erg aangenaam. We gaan samen even opruimen, boot schoonmaken en wat extra stoelen klaarzetten. Als we net met een drankje van het zonnetje genieten bellen de jongelui even door dat ze er aankomen. Ze zijn al vlak bij Namen. Al snel horen we de heldere stemmetjes van Nikki en Gaston die van de parkeerplaats komen aanrennen. We treffen het, want in Namur is van alles te doen. Morgen (zaterdag) is er een rommelmarkt langs de kade van de Maas en allerlei speelattributen zijn opgesteld in de stad. In de middag worden er wedstrijden gehouden met waterscooters. Wat wil je nog meer als je de kleinkinderen op bezoek hebt. Deze avond is er vuurwerk op de Maas, maar het wordt te laat voor de kinderen.



**Foto 39 Vuurwerk in Namur**

Door het mooie weer kunnen we gelukkig nog tot laat buiten zitten en praten over van alles en nog wat, waarbij wij natuurlijk graag vertellen over de bijzondere belevenissen van onze reis door Frankrijk. Als het donker is kijken we nog naar de vuurballen en pijlen van het vuurwerk en duiken direct daarna moe in bed.

Zaterdagmorgen zijn de kinderen al vroeg wakker. Vooral Gaston is al snel in de kleren want hij wil mee naar de bakker. Hand in hand gaan we op pad. Bij de eerste bakker staat een rij tot op de straat. Dit zal waarschijnlijk de beste bakker zijn, maar we hebben geen zin om te gaan wachten op onze croissantjes. De volgende bakker, schuin tegenover, heeft wat klanten in de zaak maar we zijn toch heel snel aan de beurt. Met een zak brood en een zak met grote croissants stappen we aan boord. De tafel is inmiddels gedekt en iedereen is uit de veren en heeft zin in verse croissants. Gezellig met de hele club op het achterdek met een heerlijk ochtendzonnetje! Natafelen is er niet bij. We ruimen na het ontbijt snel op want de kinderen willen op pad. Een rommelmarkt en alles wat eromheen gebeurt, is leuk natuurlijk, maar na enkele uren zijn wij het zat. Wij willen om een uur of drie wel weer aan boord gaan, de kinderen natuurlijk niet. De belofte dat we vanavond hier weer terugkomen om op een terrasje te eten, maakt ze mak. Als we 's avonds zoals beloofd een terrasje zoeken, worden we begroet met muziek. Er blijkt één of andere bekende band op te treden op het plein en we zien kans om een tafeltje in de buitenlucht te vinden dicht bij de muziek. Te dichtbij eigenlijk want enige discussie is niet mogelijk. Gaston en Nikki zien we al snel swingend dichtbij de band staan. Ze genieten.

Zondagmorgen beklimmen we de Citadel en laten ons verleiden om het treintje te nemen en daarna de ondergrondse tunnels te bezoeken. De kinderen zijn onder de indruk en vinden het machtig interessant. Het blijft mooi weer en dat maakt het bezoek deze dagen erg feestelijk. Maar ja aan alles komt een eind. Als we terug zijn aan boord is het



inpakken en afscheid nemen. Na het uitzwaaien, besluiten we om alvast richting Nederland te varen. We hebben eigenlijk nog maar één doel en dat is om zo snel mogelijk thuis te komen. We hebben een mooie tocht achter de rug die we beslist nooit zullen vergeten.

Volgend jaar weer? Nee, maar dat we nog een keer gaan is zeker!

## Bijlage 1: Canal de Bourgogne

Van Jean-de-Losne naar Migennes is 242 km  
Met 189 sluizen. Doorvaarthoogte 3.10 mtr.

Plaats	beschrijving
Saint Jean-de-Losne	Na de sluis naar het Canal de Bourgogne is een haven voor professionele schepen. Er kan aangelegd worden tegen één van deze schepen. Een kans om een plaats tegen de kant te krijgen is zeer klein. Bij het passeren van de sluis krijg je een kaart die op bepaalde sluizen moet worden afgestempeld. Bij het verlaten van het Canal de B. moet deze weer ingeleverd worden.
	De eerste sluis is sluis nr. 76. Bij Pouilly en Auxois is de laatste sluis nr. 1. Dit is bijna half weg het Canal de B. Na Pouilly start een nieuwe serie sluizen van nr. 1 tot nr. 115 aan het einde van Canal de Bourgogne.
Naar Dijon is 21 sluizen	Sluizen zijn van het type Freycinet welke met lange hefbomen geopend moeten worden. Zwaar werk maar als je niet helpt duurt elke schutting lang,  Tot Dijon is het Canal vrij recht met weinig variatie maar wel mooi. Op verschillende sluizen kan water worden getankt.
Petit Ouges	Rechts van het Canal ligt een militair vliegveld. Tussen sluis 62 en 63 kan goed worden gezien hoe de straaljagers landen en opstijgen. Al vele kilometers eerder word je overigens regelmatig gestoord door straaljager lawaai.
	Op het Canal de Bourgogne krijg je regelmatig te maken met hotelpeniches Ze zijn zeer langzaam en je kunt ze niet voorbij. Elke sluis kost ca een uur. Sluiswachters weten vaak waar en wanneer een peniche zich bevindt..
Dijon	Dijon is de hoofdstad van Bourgondië. Er is veel te zien aan prachtige gebouwen zoals b.v. Palais des ducs de Bourgogne en cathédrale Saint-Benigne. Veel leuke eetgelegenheden en prachtige winkelstraten. De haven is direct na de sluis aan stuurboord en is voorzien van drijvende steigers, elektriciteit en water. Voor douchen moet je je melden bij de havenmeester. Douchen is in het appartementenhuis tegenover de haven waar twee douches beschikbaar zijn. De havenmeester loopt met je mee en bij het verlaten van het pand moeten je de deur zelf achter je dichttrekken. De havenkosten zijn niet mis. We komen al met al boven de frs 100 uit. De bakker is te vinden tegenover het midden van de haven in de richting van de obelisk.

Plaats	beschrijving
Plombières les Dijon	Een goede haven even buiten Dijon is Port Plombières les Dijon. Een haven met veel faciliteiten. Voordat je bij de haven komt vaar je langs Lac de Kir. Een prachtig stuk natuur. Vanaf Dijon, door Lac de Kir heen, loopt de Ouche. Dit kleine maar idyllische riviertje kronkelt parallel aan het Canal de Bourgogne. Aangezien de Ouche al veel langer bestaat als het Canal liggen alle plaatsen op het traject sur d'Ouche en nooit sur Canal de B. De grote weg H6 loopt vaak vlak langs het Canal.
Fleurey sur Ouche	Direct na de sluis 42 is het mogelijk te overnachten in Fleurey sur Ouche. Een aanlegplaats net voor Fleurey met een vuil- en glascontainer, maar verder niets. Vastleggen met pennen die je in de grond moet slaan. Het is aan de kant ondiep maar het gaat en het ligt hier heerlijk rustig. Het is leuk een flinke wandeling te maken door het dorp, over de brug en aan de ander weer kant terug over de sluis.
Van Fleurey naar Pont d'Ouche 21 sluisen ( ca 5 uur varen).	De dorpjes na Fleurey nodigen bijna allemaal uit om even te bezoeken. Doordat de grote weg al eerder weggebogen is, is het hier stil en kun je overal de Ouche horen. Voor Pont de Pany komt de weg echter weer voor een tijdje dichtbij.
Gissey sur Ouche	Bij Gissey sur Ouche, sluis 32, zijn aanlegplaatsen echter alleen maar met vuil en glascontainers. Je ligt hier echter mooi.  Bij de automatische sluis 28 is het goed stoppen voor de lunch. Je ligt hier vlak bij een leuk restaurantje.
Le Pont d'Ouche	Aanleghaven voor huurboten. Je bent als passant echter altijd welkom. Uiteraard is op de steiger water en elektriciteit. Bovendien is er een douche. Net buiten de haven is een leuk restaurantje.
Chateauneuf	Vanaf sluis 13 heb je een goed uitzicht op het chateau, dat gebouwd is in de 12 de eeuw. Dit chateau blijft bij je tot sluis10.  Op sluis 13 wordt je voorzien van de gebruiksaanwijzing voor een reeks van automatische sluisen.
Vandenesse en Auxois	Hier is een leuke aanlegplaats met elektriciteit, water en een picknicktafel.
Vandenesse en Auxois	Tussen sluis 9 en 8 is een havenkom. Het is hier goed liggen met water en elektra. Een Engelsman die hier permanent ligt komt graag een praatje maken.

Plaats	beschrijving
Bief-de-Partage	<p>Het hoogste punt van Canal de Bourgogne, de z.g. bief-de-Partage op 380 Mtr. Sluis nr.1 is vlak voor de tunnel. Hier is een grote aanlegkom waar veel schepen aanleg kunnen vinden, alles voorzien van elektriciteit en water. Hier mag je gratis liggen zolang je wilt.</p> <p>De sluiswachter vraagt je binnen in zijn kantoortje om met hem een contractje voor de tunneldoорvaart in te vullen en te tekenen. Doorvaart is op eigen risico. Verder moet je tekenen voor het aan boord hebben van diverse zaken, zoals zwemvesten, reddingsboei, emmer, brandblusser, e.d. Hij controleert de verlichting en vooral de schijnwerper.</p> <p>Eerst volgt ongeveer 1500 meter toevoer kanaal. Doorvaarttijd ca 35 minuten. De doorvaarthoogte is aangegeven als 3.10 mtr. De breedte valt overigens erg mee. Halfweg koelt het sterk af. Een trui bij de hand houden is aan te raden.. Er komt nog een stuk afvoerkanaal van ca 1200 meter. Twee wanden met daartussen water. Al met al is het traject 6 km lang waarvan 3.3 km tunnel (vaartijd ca 1 uur).</p>
Pouilly-en-Auxios	<p>Na het afvoerkanaal kom je zonder sluizen direct in de haven van Pouilly-en-Auxois. Een prachtige havenkom met goede aanlegplaatsen met elektriciteit en water. De tunnel gaat precies onder Pouilly door. De supermarkt is via de grote weg te bereiken maar ligt niet bepaald voor de deur. Het is een flink eind lopen.</p> <p>Sluis 1 van voor de tunnel is de laatste sluis montant. Sluis 1 na de tunnel is avalon. Na de tunnel begint de sluizen telling weer bij 1 maar telt nu op.</p>
	<p>Het komende traject is jammer genoeg grotendeels langs de autoroute A6. Het lawaai van het verkeer dat te dicht bij het Canal langs raast is storend.</p>
	<p>Tussen sluis 12 en 13, over een traject van 10 km, blijkt het erg ondiep. Met onze 1.25 m. woelen we veel modder op en schuren af en toe over een rug zand. Het is erg geconcentreerd varen want even wat te ver uit het midden en je wordt onmiddellijk geremd door zandruggen. Af en toe stoot de boot op houtstronken en je hoopt maar dat ze niet in de schroef komen. Vlak naast je zie je het water een meter van de kant wegtrekken en zie je de stenen waar je echt voor moet oppassen.</p>
Pont Royal	<p>Een mooie plaats om aan te leggen. Dichtbij is een restaurant en een winkeltje.</p>
Marigny le Cahouet	<p>Een goede ligplaats die ondiep kan zijn. Het ziet er gezellig uit met picknicktafels. Er is een prachtig oud kerkje uit de 15<sup>de</sup> eeuw. Tevens is er een klein winkeltje.</p>

Plaats	beschrijving
Venarey les Laumes	Er is hier een haven voor huurschepen met alle faciliteiten. Genoeg plaatsen vrij voor passanten. Halfweg een lange straat naar Les Laumes een prachtige Hotel de Ville, maar het centrum is nog ver. Aan de andere kant van het water beland je in een klein dorpje met een klein centrum met een paar kleine winkeltjes waarvan één de bakker is (aan de linkerkant van de weg). Dit plaatsje blijkt het andere deel van de plaatsnaam te zijn n.l. Venarey.
Montbard	Montbard is een flinke plaats. Op de helling een imposante toren die markant is voor Montbard. De winkelstraat met vrij veel winkels kronkelt zich omhoog. Ook het hogere gedeelte van de plaats is leuk om te bezoeken.
	Voor Ravieres, bij sluis Nuits, nr.75, is het oppassen voor een laag bruggetje over de sluis, nl. lager dan alle andere bruggetjes.
Ancy le Franc	Een leuke aanlegplaats in Ancy le Franc. Het grootste gedeelte is gereserveerd is voor een hotelboot. Je ligt tegenover een prachtig gerenoveerd kasteelachtig gebouw. Parallel aan het Canal loopt de l'Armancon en is hier mooi en breed. Een wandeling is aan te bevelen.
	De voortzetting naar Tanlay begint met 4 automatische sluisen. De andere 5 zijn weer conventioneel. Bij sluis Argenteuil sur Armancon, sluis nr. 82, woont een Nederlandse oude maar pittige dame. Ze heet Anneke en nodigt je als Nederlander beslist uit voor een glaasje wijn. Ze vindt het heerlijk om Nederlanders te zien. Voordat je wegvaart wel even eigengebakken kruiden en noten cake en jam kopen natuurlijk.
Tanley	De aanlegplaats is mooi. De voorste helft voor hotelschepen de achterste helft voor de pleziervaart. Jammer genoeg lig je als pleziervaart naast een tennisbaan en een hangplek voor jongeren te liggen. Het is daardoor nogal rumoerig tot vroeg in de nacht (dit was bij ons op zaterdag dus misschien op andere dagen rustig). Het plaatsje bekijken en het bekende Chateau Tanley bezoeken is aan te raden.

Plaats	beschrijving
Tonnere	<p>Een kort stukje met maar 6 sluizen naar Tonnere. Aanleggen in een kom tussen twee sluizen. Aan de linkerkant duidelijk voor de pleziervaart en aan de rechterkant voor huurboten.</p> <p>Van ver zie je twee prachtige kerken boven alles uitsteken. Vooral l'église Saint-Pierre is imposant. Hier een bezoekje brengen is aan te bevelen. Er is tevens een mooi uitzicht op het stadje. Beneden in de stad is het prachtige Vieil Hôpital te vinden en is zeer de moeite waard.</p>
St.Florentin	<p>Bij het passeren van de brug in Florentin zie je een verbreding van het Canal met rechts van het water een lange kade. Er zijn hier geen water en elektriciteit aansluitingen maar wel een tankstation. Iets verder op is de ingang van een haventje waar ook diverse huurboten liggen. Alle schepen liggen met de achterkant naar de steiger.. Een advies is aan de kade af te meren zo dicht mogelijk bij de Capitainerie annex "VVV" informatie kantoortje waar ook toiletten en douches te vinden zijn. Toen de bezetting van de capitainerie verdwenen was hebben wij een kabel naar het toiletgebouw gelegd naar een stopcontact aldaar. Bezienswaardigheid: L'Eglise de Florentin. Een leuke wandeling met een flinke trap die eindigt voor de kerkdeur.</p>
Brienon	<p>Naar Brienon is het ca twee uur varen met slechts 3 sluizen. We hebben hier een stop van een paar uur gemaakt. Het is een leuk klein dorpje met een paar leuke straten en een pleintje met terrasjes, maar je bent toch snel uitgekeken.</p>
	<p>De laatste sluis op Canal de Bourgogne is een flinke diepe van meer dan 5 meter, die naar Yonne sluist. Dit is in Laroche Migennis. Direct na de sluis bakboord uit, direct om de hoek onder de boogbrug door, is Canal de Nivernais en stuurboord uit de Yonne, mooi en breed. Hier mag een snelheid van 15 km/u gevaren worden.</p>
Joigny	<p>Met slechts 2 sluizen en 8 km is men in korte tijd in Joigny. Onder de brug van Joigny door, vind je links een grote en mooie haven met steigers, uiteraard weer een depot van huurboten.</p> <p>Joigny is een prachtige stad met een heel mooie ligging tegen de flanken van de heuvel Saint-Jacques. Een klim naar l'eglise Saint Thibault is aan te raden.</p>

Plaats	beschrijving
Villeneuve-sur-Yonne	Villeneuve-sur-Yonne is een geweldig plaatsje met veel mooie dingen om te zien. Vooral de eclise Notre-Dame is de moeite waard. Het centrum wordt gevormd door twee winkelstraten. De winkelstraat het dichtst bij de ligplaatsen wordt aan beide zijden afgesloten door twee prachtige oude poorten. In deze straat is een supermarkt die ook gasflessen verkoopt. De tweede winkelstraat heeft een markthal voor groente, fruit en vlees.
Sens	Het water wordt hier gesplitst door een langwerpige eiland. Aan de linkerzijde is een aanlegplaats met water en elektriciteit. Aan de rechterkant is een kade die tegen de stad aan ligt. Hier lig je erg mooi. Bezienswaardigheid: de Cathédrale Saint-Étienne.
Port-sur-Yonne	De aanlegplaats op de kaart bestaat niet meer. Aan het eind van het dorp ligt een soort oude startsteiger voor kano's. Het ding is voor een gedeelte gezonken. Met een beetje creativiteit kun je hier aanleggen. Het is niet te verwachten dat dit geval volgend jaar nog bruikbaar is.
Montereau	Van Pont-sur-Yonne naar hier zijn er nog 7 sluzen te gaan. Montereau ligt op de splitsing van Yonne en Seine. Er is een prima ligplaats met water en elektriciteit tegenover de Notre-Dame de Montereau.
St.-Mammes	Aanlegplaats direct na de brug aan bakboordzijde. Alle faciliteiten aanwezig. Er liggen hier in dit dorp overigens veel Peniches.
Valvins	Aan bakboord, net voor de brug, is een haven met steigers maar alleen voor kleine schepen.
Melun	Het jachthaventje van Melun ligt nog al ver buiten de plaats, voorbij de grote spoorbrug. Het is een klein haventje aan stuurboord, waar je onder een bruggetje door binnen kunt varen. Het leek ons alles wat klein en zijn daarom doorgevaren.  Bij Ecluse Condray nr. 7, overwegen we om daar aan te leggen. Er is bij de sluis een restaurant en er is een treinstation dichtbij. We willen echter liever een beetje in de stad liggen en varen door.
Saintrey	Er is daar volgens de kaart een haven maar deze blijkt alleen voor kleine bootjes. Er zijn lange mooie kades maar daar mag volgens de borden niet aangelegd worden. Op 2 meter uit de kant is het nog meer dan 2 meter diep maar verder naar de kant alleen maar stenen. Niet proberen zoals wij hebben gedaan.

Plaats	beschrijving
Evry	Ligplaats bij sluis Evry, nr 7. Het is hier goed liggen maar geen faciliteiten.
Parijs	Ligplaats midden in de stad in jachthaven Port de Paris Arsenal. De haven ligt tussen twee sluisen in Canal St. Martin. Bij aankomst melden voor de sluis. Er is hier een aanlegsteiger met een bel. Meestal heeft men je al gezien op de monitor in de capitainerie op de haven. In ons geval was de bel defect. Je kunt onder de brug door langs de sluis naar de haven lopen. De sluiswachter heeft een eenvoudige stadskarta van Parijs. Wij betaalden f.70,- per nacht (2001).
	Bij verder varen richting Nederland kan gekozen worden voor de Marne, canal de l'Aisne a la Marne en daarna canal des Ardennes ,of de andere kant uit verder de Seine af, dwars door Parijs, de Oise en canal de la Sambre a l'Oise en daarna de Sambre. Wij hebben gekozen voor het laatste.
Conflans-Sainte-Honorine	Ca 70 km. van Parijs naar Conflans maar wel stroomafwaarts. Vaartijd ca 6 uur. Hier is een concentratie van peniches. Honderden schepen liggen hier soms 4-5- rijen dik. Een deel is nog in gebruik als vrachtschip of woonschip. Wat nog aan ligplaatsen beschikbaar was voor de pleziervaart is ingenomen door peniches. Aanlegmogelijkheid is te vinden in de gaten tussen de peniches. Wij leggen aan ter hoogte van de winkels achter de brandweerboot. De bakker is tegenover de ligplaats. Overigens zijn er een paar mooie winkelstraten om doorheen te lopen en het museum voor de scheepvaart, musée de la Batellerie. Dieselolie is te verkrijgen bij binnenvaart Oise vanaf de Seine aan stuurboordzijde op de hoek. Pas op voor de stroming. Dit is een Fina tankstation. In ons geval was er geen olie beschikbaar of men wilde ons niet leveren.
Cergy	Aan bakboord het prachtig haventje Port Cergy, min of meer midden in het dorp, met aanlegsteigers en werkelijk alle faciliteiten. Zeer aan te raden. Is maar 9 km. verwijderd van Conflans.
Pontoise	Eerste sluis waar scheepspapieren getoond moeten worden. Na de bruggen twee langgerekte eilandjes midden in het water. Hier moet links van de eilandjes gepasseerd worden. Aanlegplaats net voor de tweede brug.
Boran-sur-Oise	Op dit traject weinig aanlegplaatsen. Boran heeft een paar steigers langs de kant van de Oise maar alleen geschikt voor kleine boten.



Plaats	beschrijving
Creil	De kaart geeft enige mogelijkheden om aan te leggen. Wij vonden echter geen vrije plaats en hebben aangelegd in het brede stuk water met aan de stuurboordzijde een brede grasrand. Vastzetten met pennen in de grond of nog beter vastmaken aan de bomen. Creil is een grote plaats en prima om te winkelen (Conflans-Creil is 58 km. ca 6.5 uur varen).
Compiègne	Aan stuurboordzijde een lange kade waar het goed liggen is direct in het stadje. Vastmaken aan houten balken langs de kant. Tegenover deze kade een tankstation met een grote watersportwinkel. Even verderop aan stuurboordzijde kleine jachthaven met diverse faciliteiten. Een flinke wandeling naar het stadje. Veel bezienswaardigheden. Prachtig stadhuis en het indrukwekkende kasteel. Hier een dagje langer blijven is aan te bevelen.
	Even buiten Compiègne aan stuurboord de rivier l'Aisne naar o.a. Soissons.  Van Janville tot Chauny is 34 km. op het canal latéral a l'Oise met slechts 4 sluizen.
Mont d'Origny	Onaantrekkelijke aanlegplaats aan stuurboord voor sluis nr. 25, bij een aantal fabrieksgebouwen. Geen water en elektra. Het dorpje ligt op 15 min. lopen van de aanlegplaats.
	Van Mont d'Origny naar Gard 1 zijn 25 sluizen. Ca. 8 uur varen.
Gard1/Etreux	Direct na de sluis nr. 1 aan stuurboord prima haven met aanlegsteigers en alle faciliteiten. Hier begint de Sambre. Bij de sluis een klein dorpje met een Supermarché. Het dorp zelf ligt vrij ver weg. Ca 15 min fietsen naar de dichtstbijzijnde bakker.
	Hier is weer het hoogste punt bereikt. Vanaf nu weer naar beneden schutten. Naar de Franse grens 11 automatische sluizen. Onderweg veel aanlegplaatsen in de natuur.
Landrecies	Aanlegplaats aan stuurboord vlak voor de sluis nr. 3 met water en elektriciteit. Hier is ook een watersportwinkel.
Maubeuge	Aanlegplaats aan bakboord direct voor de sluis half onder een overkapping. Wij hebben hier gelegen om inkopen te doen.

Plaats	beschrijving
Jeumont	Aanlegplaats met water, elektriciteit en toilet bij een verhuurbedrijf voor elektrische bootjes. Goede aanleg. Over de brug loop je de stad in waar ook een Aldi supermarkt is.
Erquelinnes	Net over de grens maar nog voor de eerste sluis met de mooie jachthaven "Frontiere" met alle faciliteiten.
Sluis Solre sur Sambre	Eerste sluis in België. Hier moet het vignet worden gekocht.
Thuin	Ligplaats voor veel peniches. De meeste zijn bewoond of zijn nog in bedrijf. Ligplaats te vinden in vrije gaten tussen de vrachtschepen.
L'Abbaye d'Aulnes	Bij de sluis groot restaurant en speeltuin. 100 Meter naar rechts de ruïne van het kasteel Abbaye.
Landelies	In de bocht van de rivier voor de derivation mooie aanlegplaats voor veel schepen.  Het is verderop heel moeilijk een ligplaats te vinden. Men is eigenlijk aangewezen op draaikommen voor grote vrachtschepen.
Monceau sur Sambre	Aan de kade aan bakboordzijde kan aangelegd worden voor boodschappen doen en tanken van dieselolie. Hier is het goedkoop tanken.
Charleroi	Geen aanlegplaatsen te vinden.
	De haven Port de Pont Loupe ligt vol met peniches. We varen daarom door.
Sambreville	Op het traject vanaf Charleroi zijn er regelmatig draaikommen. Wij kiezen voor die bij Sambreville. Goed aanleggen is belangrijk. Veel zuiging door de scheepvaart. Wij worden de volgende dag geconfronteerd met ca 20 cm lager water.
Floreffe	Al vroeg is op een rots de abbaye des Prémontés te zien. Je vaart er precies onderlangs.
Namur.	Aanlegplaatsen aan bakboord langs de kade zonder faciliteiten maar direct in het centrum. Na even doorvaren naar de Maas is aan stuurboord onder de brug door de jachthaven van Jambes met alle faciliteiten.

## Bijlage 2: Canal de l'Est (branche Nord)

Givet-Troussey  
Lengte 272 km  
59 sluizen

plaats	beschrijving
Givet  7 Sluizen tot Fumay 2 mechanisch 5 automatisch Na 1 <sup>ste</sup> sluis tunnel	Fort de Charlemont 1555 op de linker oever, Giver Notre-Dame op de rechter oever. Rechts een lange kade. Gedeelte bestemd voor pleziervaart. Links nieuwe drijvende steigers (1 juni 2001). Hier zijn douches, electriciteit, water en vuilcontainer. Aanlegplaats is dicht bij het centrum.
Vireux Molhain	Aanlegplaats aan de linkeroever onder de brug. Moeilijke aanleg.
Hierges	Aanlegplaats aan de linkeroever in Aubrives 2 km van Hierges, oppassen bij aanleggen.
Fumay	Mooie aanlegplaats aan de rechteroever na de brug met water en elektriciteit en echte capitainerie. Alleen elektriciteit wordt in rekening gebracht Markt op de haven en door het plaatsje op woensdag. Aanrader.
Revin	Prachtige aanlegplaats na de tunnel rechts, direct na de brug links. Aanleg met water elektriciteit en vuilcontainer. Ligging naast een park met tennisbaan. Toiletgebouw te gebruiken van het park/tennisbaan. Supermarkt na uitgang haven rechts en na 50 meter links en direct weer links. Over de brug ligt het stadje.
Monthermé	Afmeren na de brug aan stuurboord. Niet aan te raden. Pas op voor stenen onder water.
Bogny	Goede aanlegplaats voor enkele schepen. Steiger voorzien van elektriciteit en water. Even verderop aan de linkerzijde ook aanlegplaats. Vastmaken aan grote ringen in de muur. Geen faciliteiten. Geen aanrader.
Charleville-Mezieres	Twee aan elkaar gegroeide steden. Place-Ducale een van de mooiste pleinen van Frankrijk. Charleville is van de 17 <sup>de</sup> eeuw. Twee maal per week markt, dinsdag en donderdag. Aanlegplaatsen na de sluis rechtsaf aan steigers. Een geheel nieuwe jachthaven is iets verderop rechts. De vaste loopbrug over de ingang van de haven is beperkt in hoogte tot ca 3.00 m. De haven was begin juni 2001 nog in aanbouw maar schepen worden wel toegelaten. Faciliteiten nog niet in bedrijf.
Pont a Bar	Splitsing naar Canal des Ardennes. Uitgebreide haven door de sluis heen van Canal de l'est naar Canal des Ardennes. Hier ook diesel te verkrijgen. Eerst volgende tankstation is in Dun sur Meuse iets voor de aanlegplaats links.

plaats	beschrijving
Sedan	<p>"Genève van het Noorden" wordt Sedan genoemd door de vele franse protestanten die hier hun toevlucht hebben gevonden in 1642. Het chateau is het waard om eens goed bekijken.</p> <p>Aanlegplaats bij een camping direct na de sluis scherp linksaf. Water en elektriciteit aanwezig. Gebruik van de toiletgebouwen van de camping. Eenheidsprijs van Frs 50,- voor elke afmeting schip, incl. elektriciteit. In Juni 2001 komen nieuwe aanlegsteigers met een nieuw prijssysteem.</p>
Mouzon	<p>Goede aanlegplaats met veel faciliteiten. Bezienswaardigheid is een prachtige gotische benedictiner Abdij uit de 13<sup>de</sup> eeuw. Ook bijzonder is de Hospice met zijn prachtige tuinen. Prachtige binnenstad met veel bloemen.</p>
Stenay	<p>Even na de sluis "de Garde" links, goede ligplaatsen bij de camping. Veel resten te zien uit de tijd van de galliers. In de eerste wereldoorlog was hier het hoofdkwartier van de Duitse troepen tijdens de slag om Sedan. Bezienswaardigheid is het Musée de la Biere.</p>
Dun-sur Meuse	<p>Ligplaats aan de linkerzijde aan nieuwe steigers met elektriciteit en water. Er is zelfs een capitainerie met douche en toiletten en een wasmachine. Prachtig uitzicht vanaf de toren van de kerk uit de 16<sup>de</sup> eeuw. In het lagere gedeelte van het plaatsje zijn veel winkeltjes en restaurantjes te vinden. 1 Kilometer voor Dun is een diesel tankstation aan de linkerzijde.</p>
Consenvoye	<p>Ligplaats aanwezig. Direct na de sluis (met schuine wanden) scherp links af.</p>
Verdun	<p>Aanlegplaats, zo te zien geheel nieuw, aan de rechteroever met faciliteiten zoals elektriciteit, water en afvalcontainer. Ook aan de linkeroever tegen de kade goede ligplaatsen eveneens met water en elektriciteit. In de stad veel bezienswaardigheden zoals la Cathédrale de Notre-Dame gebouwd op het hoogste punt van de stad, via de trap even een forse klim. Verder het museum "Hotel de la Princerie", le Monument de Victoire en "Hotel de Ville", het gemeentehuis met een museum over de slag van Verdun, 50 meter van de ligplaats verwijderd en niet te vergeten la Citadelle met 7 km onderaardse gangen. Denk er om, de bezichtiging d.m.v een elektrisch treintje geschiedt bij 7 graden. Een trui of jack is noodzakelijk.</p>
Saint-Mihiel	<p>Ligplaats aan een drijvende steiger met water en elektriciteit. Plaatsje was in de 16<sup>de</sup> eeuw bekend om zijn weverijen en goudsmeden.</p>

plaats	beschrijving
Commercie	Niet direct aan te raden om aan te leggen. Ligplaats naast de spoorbaan en tegen een vervallen betonnen kade zonder bolders om vast te leggen (wel direct naast de "Aldi"). De stad heeft verrassingen in petto. Veel mooie gebouwen waaronder het werkelijk prachtige Chateau Stanislaus. Bekend ook om zijn "Madeleines" een wereld bekend gebak.
Canal de la Marne au Rhin	Rechtsaf de afslag naar het Canal de la Marne naar o.a. Vitry-le-Francois
Pagny-sur-Meuse	Goede ligplaats aan de rechterzijde. Aanlegsteiger met water en elektriciteit.
Toul	Aanlegplaats tussen de sluisen 25 en 26. Vanuit sluis 25, de laatste elektronische sluis voor Toul, kun je de haven rechts zien liggen. Bezienswaardigheden zijn de St.Etienne-Kathedrale en de St.Gengoul-Kirche.
In Toul moet gekozen worden tussen bezoek aan Nancy, na Toul bakboord uit of doorgaan naar canal de l'Est stuurboord uit.  Toul – Nancy	Via de gekanaliseerde Moesel langs Liverdun en dan ter hoogte van Nancy Canal de la Marne au Rhin. In juli en augustus kan gebruik gemaakt worden van de Embranchement de Nancy naar Canal de l'Est. In andere maanden gaat dit niet en moet teruggevaren worden naar Toul c.q. de kruising naar Canal de l'Est. Vanaf ca 2003 wordt de Embranchement het hele jaar voor de pleziervaart opengesteld.
Nancy	Meerdere aanlegplaatsen. Gunstigste is Port de Plaisance Nancy in Bassin St.Georges, met water, elektriciteit en vuilcontainer. Andere aanlegmogelijkheid is Bassin St. Catherine echter overwegend voor commerciële schepen. Bij Port de Bonsecours kan getankt worden. Het leren kennen van de stad kan het beste beginnen bij la place Stanislas. Zeer indrukwekkend. (vanaf de haven tweede weg links), ook de oude stad is een bezienswaardigheid. Verder interessant het Park Pépineriere en het Zeeaquarium.
Canal de l'est (brache Sud) Neuves-Maison – Corre Lang 121 km 93 sluisen Charmes  Neuves –Maisons	Hier begint Canal de l'Est ofwel de gekanaliseerde Moesel

plaats	beschrijving
Richardmenil	Leuke ligplaats maar aan het begin zeer ondiep met gevaarlijke stenen. Op de balken staat de diepte aangegeven maar vanaf het schip niet te lezen. Voor schepen dieper dan 1.00 mtr verder doorvaren naar voren. Wordt max. 1.30 mtr. Klein dorpje met een restaurant en enkele winkeltjes in het lagere gedeelte aan de andere kant van het dorp.
Charmes	Aanlegplaats aan de rechteroever voor en na de brug, direct voor de camping, met water, elektriciteit en vuilcontainer. Plaatsje met 6000 inwoners. Leuk om te bekijken maar niet bijzonder. Op zondag en maandag alle winkels dicht.
Sluizen	Van hieruit meerrijdende sluiswachter. Meestal twee. Sluis 21 maar vooral sluis 19 zijn lager dan normaal. Rekenen met max 3.40 m., sluis 19 zelfs nog iets lager. In noodgevallen wordt het water verlaagd tussen twee sluizen.
Vincey et Portie	Plaatsje aan beide zijden van het water. Aanlegkade aan de linkeroever na de brug.
Epinal	Om Epinal te bezoeken moet via een mooi zijkanaal gevaren worden met een aquaduct. De haven, "Port Epinal" bevindt zich aan beiden zijden van het water. Bij invaart rechts het nieuwe gedeelte met prachtige aanleg en alle faciliteiten met mooi en ruim uitzicht. De linkerzijde is een kade dicht bij een weg, maar wel met water en elektriciteit. Op de haven een goed restaurant waar ook boven op een groot terras gegeten kan worden. De stad bevindt zich aan beiden zijde van het water. Links met veel leuke pleintjes en de Basilic. Rechts de winkelstraten. Het is ca 15 minuten lopen van de haven. De supermarkt 10 minuten lopen. Vanaf de haven links langs het water lopen, goed zichtbaar aan de linkerkant van de weg.
Sluizen	Er volgen nu 14 sluizen achter elkaar. Schutten gaat snel. Alle sluizen in ca 4 uur. (in ons geval raakten 3 sluizen tijdens schutten defect en moesten we hulp roepen). 6 sluizen naar beneden naar de Saone.
Aanlegplaats onderweg	Van Epinal/Golbey is Fontenoy niet in één ruk te bereiken. Aanlegplaats voor de nacht is te vinden na sluis Trusey (nr.1) geschikt voor veel boten en dicht in de buurt een dorpje. De volgende goede aanlegplaats, midden in de natuur, zijn direct na sluis 8, wat wij hebben gekozen (ca 2 uur langer varen na sluis 1). Hier zijn aanlegplaatsen voor ca 5 schepen. Geen faciliteiten maar wel aangenaam.

plaats	beschrijving
Bain-les-Bains	Afmeren aan de rechteroever boven sluis 29 waar water en vuilcontainer maar ook picknicktafels, een stenen barbecue en een speeltuintje aanwezig zijn. Plaatsje, bekend door heet waterbronnen en ligt 3 km landinwaarts. Wij hebben de moeite genomen en hebben eerste klas gegeten in Hotel de la Post, maar niet goedkoop.
Fontenoy-le-Château	Goede aanligplaats aan de linkeroever voor de brug, net na de aanlegplaatsen voor huurboten, met alle faciliteiten bovendien wasserette en douche in het gebouw van Blue Line. Op een steenworp afstand van Blue Line is een restaurant.
Van hier tot Corre	11 sluizen allen geautomatiseerd dus zelfbediening.
Corre	Aanlegplaats na de bruggen voor de sluis of in het haventje direct na de sluis. Corre bekend door een grote galloromaanse afgraving met een prachtig mozaïek. Van mei tot september elke dag, 's middags, demonstraties glasblazen.
Petite Saône	Bij Corre komt sluis 46 naar de Petite Saône  In dit gebied wordt veel gevestigd. Voorzichtig varen om ruzie met de vissers te voorkomen. Er zijn hier veel heerlijke restaurantjes waar verse vis wordt geserveerd.
Conflandey	Het eiland Ile Cantin wordt aan de stuurboordkant gepasseerd. Direct al is er aan de rechteroever een aanlegplaats met water, electriciteit en vuilniscontainer. Vlakbij is er een kinderspeelplaats.
Port sur Saone	Een paar honderd meter voorbij de brug, kort voor de volgende brug is een leuke haven met alle faciliteiten incl. douches. Ook diesel tanken is hier mogelijk. In ons geval bleek geen olie beschikbaar en kon wel enige dagen duren. Reken dus niet 100% op dit station. Overigens ook is het prachtig liggen midden in het dorp aan de kade
Scey-sur-Saone	Bij splitsing van de rivier (derivation) kan keuze gemaakt worden of links uit doorvaren of rechtdoor naar het dorp welke beslist het bekijken waard is. Wel moet er terug gevaren worden naar de splitsing om de tocht voort te zetten. Er is overigens een goed uitgeruste haven met elektriciteit, water, douches en een werf halfweg de derivation.
Tunnel S'Albin	Even verderop komt de tunnel S'Albin die 680 meter lang is. De tunnel wordt beurtelings vrijgegeven voor beide richtingen d.m.v. stoplichten.
	Er volgt nu een redelijk lang traject zonder officiële aanlegplaats.

plaats	beschrijving
Charentenay	In de bocht stuurboord wal aanhouden. Prachtig gelegen met prima aanlegplaatsen met water, douches en vuilniscontainer.
	Terugvaren naar de derivation om tocht voort te zetten
Ray-sur-Saone	Na de derivation de Charentenay, direct na de sluizen rechts afslaan naar Ray. Eenvoudige aanlegplaats waar water getankt kan worden.
Seveux	Een uitstekend uitgeruste aanlegplaats met alle faciliteiten incl. een reparatiewerf. Na de brug komt de tunnel de Savoyeux van 643 meter lang.
Rigny	Na de brug eenvoudige aanlegmogelijkheid.
Gray	Aanlegplaats bij Connosseur boten verhuur. Water en brandstof te verkrijgen. Na de sluis is eveneens aan de linkeroever een ligplaats met water en vuilcontainer. De waterdiepte is echter beperkt tot 1.00 mtr. Soms lukt meer maar de waterdiepte kan de volgende dag weer verlaagd zijn en lig je vast. Wij hebben het met 1.20 diepgang geprobeerd maar zijn toch maar door de sluis terug gevaren naar Connosseur. In het dorp een aantal bezienswaardigheden zoals la Basilique Notre-Dame en het stadhuis, gebouwd in 1568.
Mantouche	Ter hoogte van Mantouche de linkeroever aanhouden i.v.m. veel stenen onder water. Direct voor deze versmalling zijn aanlegplaatsen. Ook 200 verderop nog plaatsen aan een betonnen kade. Voor mensen met kinderen is een speeltuin even verderop aan het water. Aanleg echter moeilijk. Kop op de kant en achteranker uit is de enige mogelijkheid.  Voor Heuilley (km 260) is aan de linkerkant een aanlegplaats in de natuur.
Heuilley	Een kwartiertje voor Heuilley is aan de linkeroever een aanlegplaats midden in de natuur. Binnen loopafstand is een restaurant te vinden Auberge du Vieux Moulin. Het dorp zelf is een stukje verderop waar overigens ook een aanlegmogelijkheid aanwezig is aan de kade aan de linkeroever.  Verder gevaren wordt op de derivation d'Heuilley. Aan het einde, vlak voor de sluis begint het Canal de la Marne á la Saône



plaats	beschrijving
Pontailler-sur-Saone	<p>Aanlegplaats direct na de brug aan de rechteroever met water en douches. Hier is ook een monteur te vinden voor bootreparaties. Ook voor de brug is rechts een aanlegplaats. Leuk plaatsje om een dagje te blijven.</p> <p>Voor Lamarche (km 246) een klein aanlegsteigertje bij een leuk restaurantje. Je mag er een nachtje blijven liggen van de restaurantbaas.</p>
Auxonne	<p>Aanlegplaats aan de linkeroever aan beide zijde van de brug. Links aan drijvende steigers met water en elektriciteit.</p> <p>Het drinkwater bevindt zich niet op de steigers maar op de wal op een centraalpunt. Een grote prachtige stad waar veel te zien is. Bonaparte begon hier zijn loopbaan. Bezienswaardig zijn la Tour de Belvoir, Porte Royal en vooral musée Bonaparte.</p> <p>Na voortzetting van de tocht komt direct aan het eind van de derivation, de sluis. Dit is de enige sluis tot St.Jean de Losne. De Saone is een vrij brede rivier en je kunt weer een opschieten (15 km p/uur).</p> <p>Vlak voor St Jean de Losne wordt links de ingang van het Canal du Rhône au Rhin zichtbaar.</p>
Saint-Jean-de-Losne (uitspreken de-Loon)	<p>Hier zijn twee grote havens met echte aanlegsteigers direct naast de ingang van Canal de Bourgogne. Vlak voor de haven ligt een restaurantschip waar het goed eten is. Tevens is hier het bunkerschip te vinden (gesloten tussen 12.00 en 14.00 uur).</p> <p>In de haven van H2O zijn alle faciliteiten beschikbaar. Wasserette achter de haven, waar ook de supermarkt is te vinden. Hier is ook een verkoophaven voor nieuwe en gebruikte schepen. In de andere haven Blanquart zijn tevens een werf en reparatiemogelijkheden te vinden. Een plaats om wat langer te blijven liggen.</p>