

ZUIDWAARTS VIA DE FRANSE KANALEN

Sluis voor sluis komen Tim Bijkerk en Eveline Maas hoger op het afgelegen kanaal entre Champagne et Bourgogne. Onherroepelijk worden de nachten langer en kouder. En 'het Zuiden' is nog zo ver!

Tekst Tim Bijkerk
Foto's Tim Bijkerk en Eveline Maas



Over de Saône varen we het zonovergoten Lyon binnen.



OVER DE ZEILERS

Sinds begin augustus 2015 zijn Tim Bijkerk (40), Eveline Maas (38) en hun zootje Max (2) onderweg met hun Endurance 35 ketch, Mallemok. Hoe lang ze wegblijven, hangt af van hoe leuk ze het boordleven vinden met z'n drieën. Ze hebben hun huis verkocht en hun banen opgezegd. Ze varen dwars door Frankrijk naar het zuiden om daar te 'overwinteren' en verder de Middellandse Zee op te gaan. De bestemming is afhankelijk van waar de wind hen brengt.

aten we maar niet aan boord douchen, dat geeft nog meer vocht", oppert Eef. Geen moment hebben we bij dit scenario stilgestaan toen we afgelopen zomer de boiler inbouwden. Half oktober komen we erachter dat het aan boord toch wel erg vochtig is geworden. Onze boeken zijn nattig, niet goed afgesloten etenswaar kan de vuilnisbak in. Schimmel heeft zich door de hele boot verspreid tot in onze klamme matrassen. Gatverderrie! We hebben wel een dieselmok aan boord maar die krijg ik helaas niet aan de praat. Dus we moeten aan de stroom liggen om onze elektrische kacheltjes te kunnen gebruiken en waar mogelijk aan de kant douchen. Tot onze frustratie zijn we dus niet zo zelfvoorzienend als in het romantische plaatje dat we in ons hoofd hadden.

Het Langres plateau

Vanaf Chaumont tot aan Auxonne zijn er geen warme douches en nauwelijks winkels te vinden. Dolblij zijn we als we zo nu en dan een broodbus treffen die de afgelegen dorpjes van vers stokbrood en croissants voorziet. Tot nu toe hadden aanlegplekken vaak (gratis) stroom, maar ook dat wordt schaarser, zodat we onze kachels helaas niet vaak kunnen gebruiken. Overal langs het kanaal liggen enorme hoeveelheden hardhout opgestapeld. Een slecht teken. Als we wat later een krant onder ogen krijgen, wordt onze angst bewaarheid. Een koude record voor oktober: de vrieskou is een maand te vroeg hier op het plateau van Langres. We varen tussen de naaldbomen, rook kringelt uit de schoorstenen en overall ruiken we de heerlijke geur van haardvuur. Geen weer meer voor witte wijn of cider. "Eigenlijk zouden we glühwein moeten maken", zeg ik. Eef duikt direct het vochtige kruidenkastje in en niet veel later



De laatste nacht op de kanalen.



De Rhône heeft indrukwekkende sluisen.



We zijn de kanalen echt gaan waarderen

is ons wintersportgevoel compleet met een dampende pan 'vin chaud' op tafel, terwijl het in de kajuit maar acht graden is. In de herfstvakantie komt de zus van Eef met het gezin in een huisje nabij het kanaal. Daar kunnen we ein-de-lijk douchen, opwarmen en een wasje draaien. Ze varen een stuk mee en Max kan lekker spelen met zijn nichtjes. Met de auto kunnen we boodschappen doen en Langres bezoeken, dat iets te ver van het kanaal ligt als je kleine kinderen bij je hebt.

Voies Navigables de France (VNF)

Een mobiele sluiswachter rijdt in zijn VNF-autootje steeds voor ons uit om de sluisdeuren voor ons open te draaien. De sluisen op het plateau van Langres worden handmatig bediend. En met handmatig bedoel ik daadwerkelijk draaien aan een slinger om de deuren en schotten te openen en te sluiten. Enige hulp wordt gewaardeerd, evenals een kopje koffie. We vragen onze sluiswachter of hij mee wil lunchen en laten hem enthousiast een noodle-pot zien, waar wij ons erg op verheugen om lekker warm te worden. Met zichtbare afschuw bestudeert hij de noodles en slaat het aanbod vervolgens beleefd af. Dit blijft Frankrijk. We krijgen voor de rest van de dag een verse, volgegeten sluiswachter, terwijl die van de ochtendshift zich hongerig naar huis spoedt voor de maaltijd. Overigens niets dan lof voor de VNF. Ze zijn vriendelijk, behulpzaam en snel ter plekke als er een defect is aan een sluis.

Keerpunt

Vlak na Langres komt een vijf kilometer lange, koude tunnel waar veel kanaalvaarders tegen opzien. Als we ons 's morgens vroeg klaarmaken voor vertrek staat er ijs op het dek en hangt er een dichte mist. Voorzichtig varen we het laatste stuk naar de tunnel, een mystieke ervaring. Bij groen licht gaan we, toch enigszins gespannen, de tunnel in. Veel breder dan de tunnel van Ham en uitstekend verlicht is het echter heel goed te doen. Het is in de tunnel altijd rond de 13 graden. In tegenstelling tot in de zomer is dat

nu aangenaam en er gaan steeds meer lagen kleding uit. Drie kwartier later zijn we aan de andere kant, waar het heerlijk zonnig is. Op meer vlakken dan het contrast tussen mist en zonneschijn is deze tunnel een keerpunt. Hier zijn we op het hoogste punt; vanaf nu zullen we alleen nog maar dalen tot aan de zee. Bovendien is het nog maar een paar dagen kanaalvaren tot we weer op een 'echte' rivier uitkomen.

Je zou denken dat we blij zijn om de krappe kanalen met al die sluisen achter ons te laten. Te vervuilen voor de wijde Saône en Rhône met hun stroom mee en nog maar 22 sluisen tot aan de Middellandse Zee. Maar we zijn de kanalen echt gaan waarderen en vinden het jammer om dit deel van de reis nu al af te sluiten. Wel moeten we nog een flink stuk zuidelijker zien te komen voordat de winter echt inzet. En misschien maar beter dat het nu wat sneller zal gaan, want als je de kaart van Frankrijk erbij pakt zijn we nog niet eens op de helft.

Terug in de beschaving

De gemoedelijke Saône doet ons terugdenken aan de Maas. De eerste stop is het stadje Auxonne, een leuk havenje met eindelijk weer onbepert elektriciteit en een douche. Het stadje heeft winkels en supermarkten waarin we los gaan alsof we een oceaanoversteek achter de rug hebben. Max is zeer tevreden met een 10-rittenkaart voor de draaimolen op de kermis.

In de haven wordt een aantal boten bewoond. We hebben vooral mistig en regenachtig weer en als we vragen hoe de winter hier is, krijgen we te horen: "Het wordt hier wel koud hoor... maar het is handig dat je over het ijs naar de bakker kunt lopen." Brrr, rap afzakken naar het zuiden dus! Tenminste, als we alle drie hersteld zijn van de griep. ▶



INFO

- Kaarten: Fluviacarte #8 Champagne-Ardenne, Fluviacarte #10 La Saône, Fluviacarte #16 Le Rhône.
- www.vnf.fr geeft actuele informatie over de sluisen, stremmingen, etc. Hun app POGO geeft informatie over sluisen en berichten voor de scheepvaart.
- De sluisen op de Saône en Rhône zijn oproepbaar via VHF kanalen 19, 20 en 22. Op de kaart staan de VHF kanalen bij de betreffende sluisen vermeld. 15-20 minuten voor aankomst dien je de sluiswachter te informeren via VHF of telefoon.
- Het dragen van zwemvest is in de sluisen verplicht.
- Op de Rhône zijn er bij elke sluis wachtsteigers, stroomop- en -afwaarts. Overnachten kan, na toestemming van de sluiswachter. Vooral stroomafwaarts lig je veilig voor stroming en Mistral.
- We hebben een e-pilot gemaakt op basis van onze ervaringen, die is te downloaden op www.e-pilots.net volgens het 'pay-as-you-value' principe. Deze gids hadden wij dolgraag willen hebben voor onze reis.

RESPECTEER DE RHÔNE

Van verschillende kanten zijn we gewaarschuwd voor de Rhône. Het is een 'regenrivier'. De stroming kan erg sterk zijn. Er kunnen hele boomstammen langs denderen. Daarnaast kan de Mistral – de koude harde noordenwind die door het Rhône-dal blaast – flinke golfslag veroorzaken. Een van onze bronnen voert de angst nog verder op met de tekst: "Going downriver with strong flow your speed will be very high and a collision with a fixed obstacle will most certainly mean shipwreck." De Britse havenmeester van Auxonne, die zelf lang op een vrachtschip door Europa heeft gevaren, waarschuwt: "Respect the Rhône." Maar hij was ook degene die ons het meest geruststelde door te zeggen dat het goed te doen is, mits je alle informatie goed in de gaten houdt. Aan de hand van weerberichten en waterstanden leer je stroomsnelheden inschatten. Na hevige regenval neemt de stroming zeer snel toe en kan oplopen tot elf kilometer per uur. De CNR (Compagnie Nationale du Rhône) beheert een ingenuus afwateringssysteem via de veertien sluisen en 'barages' en regelt ook de scheepvaart op de Rhône. Vanaf de eerste sluis op de Rhône zit je in hun systeem en houden ze je in de gaten. De waterafvoer (débits) wordt voor verschillende meetpunten weergegeven in kubieke meters per seconde. De website www.inforhone.fr geeft twee keer per dag de actuele débits weer, evenals weersvoorspellingen en andere nuttige informatie. Volg deze informatie nauwkeurig. Bij te veel stroom is varen gevaarlijk en in het uiterste geval zelfs verboden. Houd ook de waterstand in de gaten, jachthavens kunnen ontlep worden bij laagstand. MétéoFrance geeft gedetailleerde lokale weerberichten en waarschuwingen (vigilance) zowel via hun app als hun website www.meteofrance.fr. Voor een landelijk overzicht van de stroming (crue) raadpleeg je www.vigicrues.gouv.fr.

Misschien moeten we dan maar stoppen?!

Eerlijk is eerlijk. De griep, het deprimerende koude en mistige weer, de vochtigheid aan boord en het ontzag voor de Rhône doen het moraal zakken tot ongekende diepten. Denk hier nog het kleine bootoppervlak en een hangerige peuter bij en er ontstaat een explosieve situatie. Meer dan eens schreeuwen we tegen elkaar: "Ja! Misschien moeten we dan inderdaad maar stoppen!"

Na een week herpakken we onszelf en kunnen we verder. We leggen vast aan de kade van Saint-Jean-de-Losne achter een tot kanalenboot omgebouwde, oude Venetiaanse waterbus. We hebben de vriendelijke Deense schipper al ontmoet op het Canal des Ardennes. Wat een gaaf schip is dit toch. We krijgen veel tips en informatie van hem over wat ons nog te wachten staat. Met zijn 25 jaar ervaring op de Franse binnenwateren hanteert hij de regel om nooit ná 1 november de Rhône te bevaren. Dat gaan we alleen net niet halen.

Wetsuit

Chalon-sur-Saône blijkt een erg leuke plek te zijn. Een prettige haven vlakbij het erg mooie oude centrum van de stad. Ook een geschikte plek om het water in te gaan voor een te lang uitgesteld klusje: er blijkt een vislijn in onze schroef te zitten die ik niet kan afschudden. We kunnen alleen met weinig toeren varen, anders hoor je een ratelend geluid. Dit speelt al weken, maar op de kanalen was die lage snelheid voldoende. Ook de boegschroef kunnen we al tijden niet meer gebruiken omdat die ergens door wordt geblokkeerd. Op de rivieren willen we uiteraard sneller kunnen varen en voldoende vermogen hebben bij sterke stroming. Ik ben Eef nu erg dankbaar dat ze na de vorige keer dat ik te water moest ondanks mijn onverschilligheid omtrent de zaak daadwerkelijk een wetsuit heeft aangeschaft. Heldhaftig kom ik boven met een stukje visdraad dat ik bij de schroefas heb losgepeuterd en een stuk hout dat klem zat in de boegschroef. "De boegschroef kunnen we meteen testen, die doet het weer. Maar ik kan bijna niet geloven dat dit kleine plukje visdraad dat geratel veroorzaakte. Morgen gaan we het meemaken bij onze volgende Saône-etappe."

Where are you guys going?

Doordat we een dag later vertrekken vanwege het onderwaterklusje ontmoeten we een Engels gezin met twee kinderen, van één en drie. Zij willen met hun zeilboot in de komende twee weken de Middellandse Zee bereiken om de boot daar gedurende de winter op de kant te zetten en in het voorjaar verder te zeilen. Tot nu toe zijn we eigenlijk alleen maar gepensioneerd tegengekomen. Maar een gezin met speelkameraadjes voor Max... op een zeilboot... Engels-talig... Dat is bijna te mooi om waar te zijn.

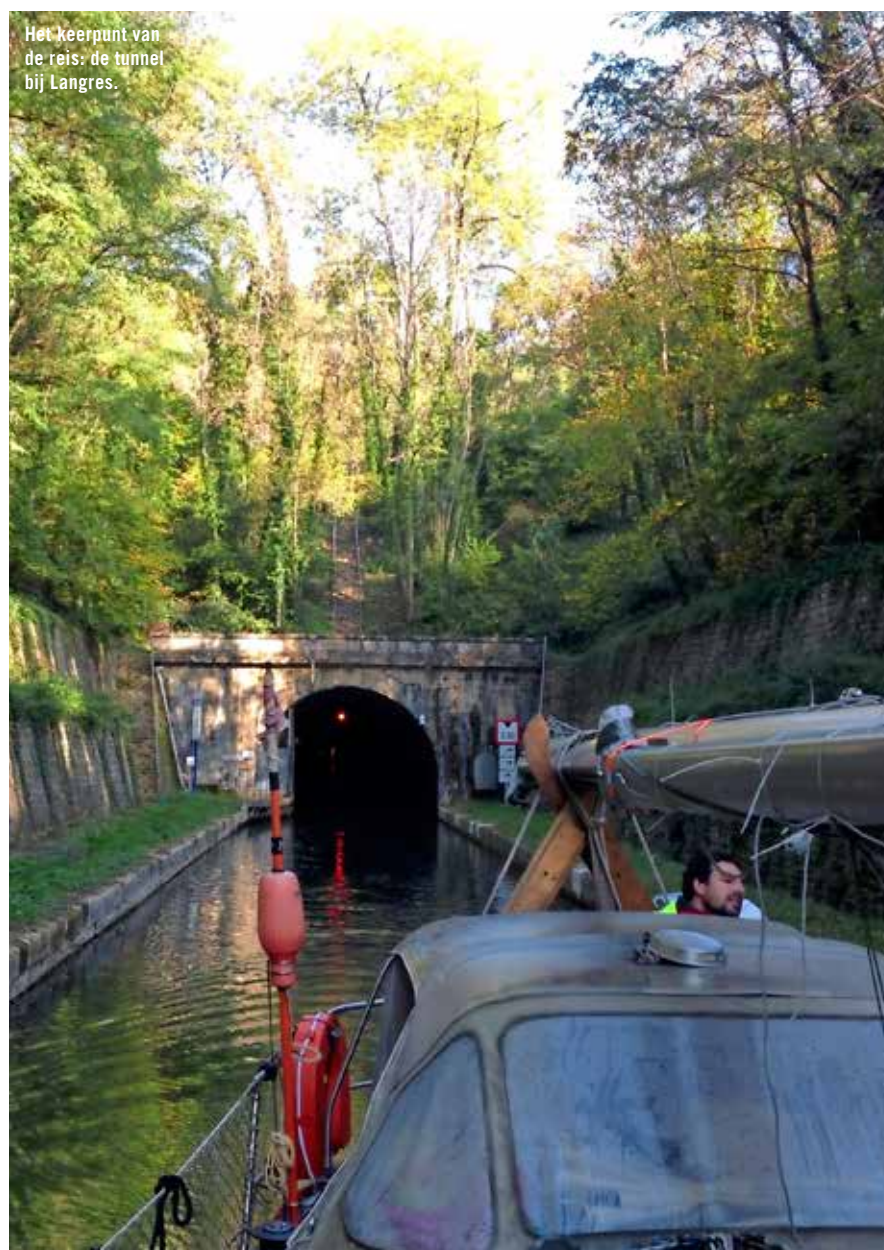
Als ze zijn vertrokken richting Mâcon dringt het besef door hoe uniek en leuk dit is. Achter ze aan, enteren! Het is al 13.00 uur en nog steeds best mistig. Mâcon is met zestig kilometer een veel grotere afstand dan we normaliter afleggen. Ik geef gas. Met veel voldoening stellen we vast dat de ratel is verdwenen en dat we weer op normaal vermogen kunnen varen. Net voor het donker komen we afgedraaid aan in de jachthaven van Mâcon en leggen vast naast de Engelse boot. De kids gaan meteen spelen en het stel vraagt: "Where are you guys going tomorrow?" Eef antwoordt lekker eerlijk en direct: "Wherever you are going", waarop de twee een licht gealarmeerde blik wisselen. Maar het wordt heus erg gezellig.

LYON

"Kijk nou wat prachtig!", mompel ik in mezelf met een brok in mijn keel. Wat een ervaring om het prachtige zonovergoten Lyon binnen



Een mistige Saône in St-Jean-de-Losne.



Het keerpunt van de reis: de tunnel bij Langres.



"Gaan we nu zwemmen, pap?"

te varen over de Saône. Het voelt als een mijlpaal. In het kielzog van de Engelse De Vries Lentsch hebben we de rivier voor onszelf. Eef schiet een hoeveelheid foto's waar de gemiddelde clouddienst constipatie van krijgt; ze zijn allemaal even mooi. In Lyon komen de Saône en de Rhône samen. De Rhône stroomt 313 kilometer zuidwaarts de zee in. Er is voor de komende dagen goed weer voorspeld. Er staat gelukkig niet veel stroom en het water staat heel laag. We hebben er nu goed de vaart in en willen ook deze 'window of opportunity' aangrijpen om kilometers te maken. Het is nog enig gepuzzel om te bepalen waar we gaan overnachten, er zijn niet zo veel aanlegplekken. Bovendien zijn er havens die door het lage water te ondiep voor ons zijn geworden of buiten het seizoen gesloten zijn. Opmerkelijk, dat juist de Rhône problemen geeft qua diepgang, terwijl we dit op de kanalen hadden verwacht.

Autoroute du Soleil

Aan het einde van een lange vaardag komen we aan bij de jachthaven van Valence. Er staat een waarschuwbord dat de haveningang maar 1,50 meter diep is, een halve meter minder dan op de kaart! De Engelsen zien het bord niet en ploegen naar een box. Met onze 1,75 meter komen wij er met geen mogelijkheid in. Enigszins gepikeerd moeten we ruim twee kilometer terug naar de gratis kade bij het centrum, waar we net voor zonsondergang vermoeid aanleggen, een paar meter van de Autoroute du Soleil. Onze landvasten zitten bijkans vast aan de vangrail.

Midden in de nacht worden we wakker van gebonk. We klauteren snel naar buiten en zien dat zich een onwaarschijnlijk grote hoeveelheid drijfhout heeft verzameld tussen boot en kade. Er is ook meer beroepsvaart en we liggen flink tegen de kade aan te beuken als er zo'n joekel voorbij komt. En dan is er nog niet eens sprake van veel stroming of Mistral.

Indrukwekkende sluisen

Elf november is een vrije dag in Frankrijk en draaien de sluisen niet. We kunnen maar 21 kilometer afleggen en gaan aan de wachtsteiger van sluis Châteauneuf liggen om te overnachten. De sluisen zijn ronduit indrukwekkend. Bollène heeft een verval van maar liefst 23 meter. Er zijn drijvende bolders en het schutten gaat beheerst. We hoeven geen enkele sluis te delen met een vrachtschip.

Dan komen we aan in l'Ardoise, ongeveer dertig kilometer ten noorden van Avignon, waar we afscheid nemen van onze Engelse vrienden. Zij moeten nog twee dagen knallen om hun einddoel te bereiken en wij moeten echt even bijkomen van dat doorvaren. L'Ardoise is een vriendelijk, rustig en veilig haventje, maar zodra je de hoge trap bent opgeklauterd kom je terecht in de stoffige achtertuin van een grote cementfabriek. Niet de gezelligste ontvangst. Zeker niet omdat het nog twee kilometer lopen is over datzelfde terrein naar het al even ongezellige dorpje, waar nog net een bakker te vinden is. Toch besluiten we hier een weekje te blijven om schoon schip te maken en uit te rusten. Met de bus bezoeken we Avignon, een stad vol historie en prachtige gebouwen en pleinen.

Max drie!

In Arles, de mooie stad van Vincent van Gogh, vieren we Max' derde verjaardag. We liggen vast aan de enige aanlegmogelijkheid die er is: restaurantboot 'la Péniche'. Taart met kaarsjes, zingen en een mooie nieuwe loopfiets maken het voor Max een prachtige dag. Een grote verrassing is de doos met cadeautjes van familie uit Nederland, die hier naartoe is gestuurd. Vanaf Arles is het nog één vaardag naar De Middellandse Zee. Het volgende doel is het vinden van een leuke plek om te overwinteren. ●

Het binnenvaren van Lyon voelt als een mijlpaal

