

Met de *Alcedo* door het Canal latéral à La Garonne

Tekst en foto's: Fred Koch

De *Alcedo* is een grote Lemsteraak uit 1927 die in 1996 in zeer slechte staat werd aangekocht. Na een ingrijpende restauratie die maar liefst 12 jaar duurde, werden de afgelopen jaren reizen gemaakt naar onder meer de Scilly eilanden, Noorwegen, Griekenland en Turkije. Na de drie eerste afleveringen over de achtergronden en de restauratie van het schip wordt verslag uitgebracht van de reis naar Griekenland. In deze aflevering: 130 m omhoog naar Toulouse via het 'Canal latéral à La Garonne'.



Vanuit IJmuiden bereikten we na negen dagen varen op 16 juni Bordeaux. Vanwege het slechte weer in de Golf van Biskaje besloten we op het laatste moment via het 'Canal du Midi' naar de Middellandse Zee te varen, in plaats van buitenom via Gibraltar. We waren dan ook niet echt voorbereid voor deze kanaaltocht. Het enige dat ik wist was, dat we hoogstwaarschijnlijk qua scheepsafmetingen deze route wel zouden kunnen bevaren. Onze Franse burens belden de kanaalautoriteiten die bevestigden dat het kanaal niet gestremd was. Onze bemanningsleden Arnout en Hanneke zouden na twee



Bordeaux heeft prachtige monumenten. -

dagen van boord gaan en dan zou ik samen met mijn dochter Viola het schip naar de Middellandse Zee varen. Het werd een interessante tocht van 12 dagen over 390 km kanaal met 19 sluizen, waar één sluis soms uit drie trappen, duseigenlijk drie sluizen, bestaat. Het eerste deel van het kanaal tot aan Toulouse heet het 'Canal latéral à La Garonne' en vanaf Toulouse tot de Middellandse Zee, het 'Canal du Midi'. Op het eind van de route namen we een afsplitsingskanaal via Narbonne naar Port-la-Nouvelle, het 'Canal de la Robine'.

We zijn onder de Pont de Pierre doorgekropen.



De voorbereiding

In Bordeaux staan ons twee dingen te doen: het verkrijgen van vaarinformatie (kaarten en gidsen) en het platleggen van de masten. Na enige moeite vinden we een uitstekende gids (Carto-guide fluvial, Canaux du Midi van Jean Morlot). Hieruit leren we dat de minimale breedte van de sluizen 5,45 m is en de minimum doorvaarthoogte 3,30 m in het midden van de ronde bruggen. Met Alcedo's breedte van 5 m en een kruiphoogte met gestreken masten van 3,10 m (denken wij) zou het dus moeten kunnen. De laagste vaste brug

bevindt zich in Narbonne op het eind van de tocht en helemaal aan het eind staat op de kaart een modderige ondiepte van 1,1 m aangegeven. We hopen daar met onze diepgang van 1,25 m wel doorheen te kunnen ploegen. Het zal dus tot het eind spannend blijven.

Om de bezaanmast te strijken gebruikte ik in Nederland altijd een kraan. Het strijken van de hoofdmast is gemakkelijk met de bokkenpoten en de ankerlier. Omdat de hoofdmast 7 m achter de boot uitsteekt, wil ik de mast lichten en hem zo ver mogelijk naar voren schuiven. Ook daarvoor denk ik een kraan nodig te hebben. Arnout, een handige jongen die in Siberië oude Russische tanks heeft omgebouwd tot grondboormachines, zegt dat het toch gek zou zijn als we deze klus met zijn tweeën niet in één dag zonder kraan zouden klaren. Met de giek als spruit (geschoord aan beide kanten) krijgen we de bezaanmast plat. Vervolgens wordt de 6 m lange kluiervoerboom naar binnen geschoven. Nadat de hoofdmast is gestreken, gebruiken we de bokkenpoten met een takel om de hoofdmast te lichten en met behulp van wat groene zeep naar voren te schuiven. Resultaat van een lange dag hard werken is dat de hoogte is teruggebracht tot 3,20 m (net genoeg) en de hoofdmast nog 'maar' 4 m uitsteekt (blijft een kwetsbaar punt).

Dromen

Tussen de bedrijven door wordt ook nog Bordeaux verkend. Een prachtige, monumentale stad. Bordeaux is het centrum van één van de grootste wijngaardgebieden van Frankrijk, waar jaarlijks 500 miljoen liter wijn wordt geproduceerd. De stad ligt aan de kruising van een belangrijke verkeersader en een drukbare waterweg. De verkeersader is een eeuwenoude weg die vanuit het noorden naar Spanje loopt. Hierlangs zijn, sinds de vroege middeleeuwen, miljoenen bedevaarders getrokken naar het Spaanse Santiago de Compostella.

Op mij maakt de jachthaven in een, met een sluis van de rivier afgesloten, bassin de meeste indruk. Het is duidelijk dat Bordeaux geen ideaal watersportgebied is, ver van open zee en aan een snelstromende getijdenrivier. De jachthaven ligt vol met schepen van allerlei nationaliteiten, voor het merendeel zeer verwaarloosd en lang niet meer gebruikt of hooguit nog als armoedige woning. Ik ben bezig met de uitvoering van een lang gekoesterde droom en hier sta ik oog in oog met vele dromen die gestrand zijn, elk op zich waarschijnlijk een klein drama. Langs het Canal du Midi zullen we nog veel van deze gestrande dromen tegenkomen. De vele zeilboten met

gestreken mast, die op weg waren naar de Middellandse Zee of terug, ergens hebben aangelegd, verlaten zijn en waar vervolgens jaren niet meer naar werd omgekeken.

Vertrek

Voor de bediening van de sluis bij Castets en Dorthe aan het begin van het kanaal moet van tevoren een afspraak worden gemaakt. Onze Franse burens zijn zo vriendelijk voor ons een afspraak te maken voor zaterdag 19 juni om 15.00 uur en ook zoeken ze voor ons uit op welk tijdstip we het best onder de 'Pont de Pierre' in Bordeaux door kunnen varen in verband met de hoge stroomsnelheden en de doorvaarthoogte. Ten sterkste wordt afgeraden om met stroom mee onder de brug door te schieten. Zaterdag om 07.00 uur vertrekken we, na afscheid te hebben genomen van Hanneke en Arnout, twee fantastische bemanningsleden die ons ver gebracht hebben. Volgens planning is het dan nog afgaand tij en na 4,5 km kruipen we tergend langzaam tegen de stroom in onder een boog van de 'Point de Pierre' door en zwaaien naar Hanneke en Arnout die op de brug staan. Na tien kilometer meren we af aan een drijvende steiger om op de kentering van het tij te wachten.

De Garonne

De Garonne kan in de regentijd veranderen in een woest stromende rivier met voorbijschietende boomstammen. Getuigen zijn de vrachtschepen die tussen de bomen liggen waar ze met hoogwater op het land waren gespoeld. Ook hier weer geen 'tidal bore'. Als tij en rivierafvoer gunstig zijn kan een 'tidal bore' voorspeld worden en schijnen mensen uit de omgeving naar de rivier te komen om het verschijnsel te aanschouwen, terwijl surfers dan proberen met de golf mee te surfen. Wij kunnen ons rustig met de stroom mee naar binnen laten drijven en genieten ondanks het grauwe, druilerige weer van de steeds groener wordende oevers. Langs de oever staan overal een soort volkstuinhuisjes op palen met een groot kruisnet. Ik voel me even weer een beetje in Azië waar je overal bamboe stellages ziet met grote kruisnetten. Om precies 15.00 uur komen we aan bij de sluis van Castets en Dorthe, het begin van het 'Canal latéral à la Garonne'. Hij gaat meteen open, zodat we naar binnen kunnen varen. In twee stappen worden we vijf meter boven de rivier getild. We bevinden ons nu in het kanaal en zullen de komende 390 km niets meer met stroom en getij te maken hebben. Vanaf de sluis kijk je in de diepte naar de rustige rivier. Maar dat deze, op andere momenten, verwoestend kan zijn is te zien aan de peil-



Hutje op palen met kruisnet.

schaal op de sluiswachterwoning. Die geeft aan dat het water wel eens tot boven aan het bordes van de trap aan de voorgevel heeft gestaan. Het hele sluizencomplex is dan in de rivier verdwenen. Dit is ook de enige sluis waar het bedieningshuisje op palen staat.

Op het kanaal

Deze eerste sluis wordt bediend, maar alle volgende sluizen, tot aan Toulouse, hebben zelfbediening. De sluiswachter doet de registratie

Sluis in Castets en Dorthe met brugwachterswoning.



en voor € 120,50 mogen we 16 dagen op alle Franse kanalen en rivieren varen. Dit Carnet is *all-in* dus inclusief de kosten voor het schutten van de bediende sluizen na Toulouse en het afmeren en het verblijf langs de oevers. Over 12 dagen (op 2 juli) worden we geacht de nieuwe bemanning voor de Middellandse Zee aan boord te verwelkomen. Dus voor die tijd willen we in Port-la-Nouvelle zijn. Omdat iedereen zegt dat we daar minstens twee weken voor nodig zullen hebben, proberen we de maximum toegestane snelheid uit. Deze is voor pleziervaartuigen 8 km/uur en bij afmeerplaatsen 3 tot 6 km/uur. Maar we komen er al gauw achter dat dat voor ons te snel is. Door de relatief grote breedte van het schip ten opzichte van de breedte van het kanaal veroorzaken we teveel zuiging voor de afgemeerde schepen. Vooral geldt dat voor schepen die voor de lunch of overnachting een paaltje in de grond hebben geslagen.

Tot aan het eigenlijke 'Canal du Midi' bij Toulouse is er weinig scheepvaart. Omdat de sluizen tussen 21.00 en 09.00 uur niet draaien, zoeken we voor de avond een mooie oever uit om te overnachten, wat overal langs het kanaal is toegestaan. Het is er dan heel rustig omdat er in die tijd geen scheepvaart mogelijk is. De eerste dag in het kanaal is de laatste regendag en het weer wordt steeds beter. Gaandeweg verandert het landschap, de eerste palmbomen en bananenbomen dienen zich aan. Langs het water zien we bamboe- en vijgenbomen, terwijl een heel stuk oever is begroeid met uitbundig bloeiende aronskelken.

Ik had me voorgesteld dat 390 km kanaal met 119 sluizen erg eentonig zou worden, maar dat is het geen moment geweest. Het kanaal



In de sluis bij Castets en Dorthé met de gevaarlijk uitstekende mast.

slingert zich als een groen lint door het almaar droger wordende land. Langs de oevers zijn bomen, veelal platanen, aangeplant voor versteviging van de oevers en als houtvoorraad voor onderhoud van de kades. De bomen vormen op veel plaatsen een overhangend schaduw dak dat verkoeling geeft. Het oude jaagpad is meestal nog duidelijk zichtbaar en wordt veelal gebruikt als fietspad. Na door een sluis omhoog te zijn getild, kijk je uit over glooiende landerijen met boerderijen om gaandeweg dieper in het land te zakken, tot je door een volgende sluis weer boven het land wordt getild. Het water in het kanaal wordt veel gebruikt om de landerijen te irrigeren waarvoor kleine inlaatsluisjes in de kanaal dijk zijn gebouwd.

Kanaal met jaagpad en platanen.



Schutten

Op een sluis afvarend zoek je de stok op die aan een draad over het kanaal hangt. Door aan die stok te draaien geef je te kennen dat je geschut wilt worden. Als alles goed gaat, gaan de deuren open en kan je bij groen licht naar binnen varen. Dat is wel even wennen met 20 cm ruimte aan weerszijden, maar na een aantal sluisen verloopt een en ander steeds vlotter. Na een stuk of dertig sluisen ondervinden we bij het binnenvaren onverwacht een sterke dwarsstroom die de kop van het schip omdruwt, waardoor we met onze 40 ton tegen de stenen wand dreunen. Ik neem me voor in Toulouse wat oude autobanden te verzamelen en daar de kop mee te behangen, maar inmiddels valt er heel wat te plamuren aan het berghout. Eenmaal in

Moissac.



de sluis kolk lig je opgesloten tussen twee hoge wanden. Gelukkig heb ik aan Viola een goede matroos die steeds omhoog klautert om het schip goed vast te leggen. Vervolgens drukt ze boven een knop in waarna het schutten begint. Het vullen van de kolk gebeurt met veel geweld. Soms weigert het systeem en moet je dat melden per telefoon, waarna er spoedig iemand ter plekke is om het euvel te verhelpen.

Moissac

De tweede dag leggen we 55 km af met 11 sluisen en komen na 11 uur varen tot vlak voor Agen. De laatste kilometers lijkt het kanaal door een verwilderd bos te lopen waar het struikgewas het schip soms raakt. Geruime tijd vliegen er twee Alcedo's (ijsvogels) voor ons uit, heel toepasselijk. Op veel plaatsen loopt het kanaal zo dicht lang de Garonne dat je vanuit het kanaal beneden de rivier kan volgen.

De volgende ochtend vroeg passeren we vier sluisen en stijgen in anderhalf uur ruim 12,5 m om via het 580 m lange indrukwekkende aquaduct over de Garonne (zie kader) Agen binnen te varen. We leggen niet aan en varen die dag nog 50 km door en passeren 13 sluisen voordat we in Moissac afmeren aan een op de stadskade ingerichte jachthaven. De havenmeester is een Engelsman, wat veel voorkomt langs het kanaal, omdat de Franse eigenaar van vele jachthavens het beheer heeft uitbesteed aan een Engelse firma. Het liggeld is heel schappelijk € 8,50 inclusief water en walstroom. Onderweg waren we meer van dit soort haventjes tegengekomen, maar we prefererden 'wild te kamperen' en liggen dan meestal aan een oever voor de laatste sluis die niet meer draait. 's Ochtends voor vertrek



Viola klimt trap op, trap af.

gaan we met de vouwfiets naar het dichtstbijzijnde dorp voor warme broodjes.

We vallen met onze neus in de boter, liggend in het centrum van dit prachtige oude stadje met veel middeleeuwse gebouwen, waar net een muziekfestival plaatsvindt. Op alle pleinen wordt muziek gemaakt en gezongen. In het voorportaal van de abdij van Saint Pierre uit de 11^{de} eeuw wordt klassieke vioolmuziek gespeeld. Naast het terras van de Pub du Bureaux, waar we dineren, speelt een Cubaanse band. Een heel goede sfeer. In 1100 werd het Benedictijner klooster, dat bij de kerk van Saint Pierre hoort, voltooid en is nu nog intact. Het was ooit één van de grootste kerkelijke gemeenschappen van Europa. Ook was en is Moissac een belangrijke pleisterplaats op de pelgrimsweg naar Santiago de Compostela. Dat de lieflijke riviertjes verwoestend kunnen zijn is duidelijk als je hoort dat de rivier de Tarn, die bij Moissac in de Garonne uitkomt, in 1930 een overstroming veroorzaakte waar meer dan 6000 huizen verdwenen en 120 mensen omkwamen.

De volgende ochtend 400 l diesel getankt en met de masttop boven de kade halen we de vleugel er uit. Het scheerhout was gebroken omdat het ongemerkt ergens achter is blijven hangen. Zal het onderweg repareren zodat het in Port-la-Nouvelle weer in de mast kan.

Het is de eerste bloedhete dag en we houden het dan ook na 15 sluizen en 37 km om 17.00 uur voor gezien en meren af aan een verlaten kade bij een slaperig dorpje. Misschien is het alleen maar slaperig omdat het wereldkampioenschap voetballen op de tv is. In het 'Canal latéral à La Garonne' is het dus wel degelijk mogelijk 50 km per dag af te kunnen leggen. Dat betekent wel dat we interessante

middeleeuwse stadjes en gezellige dorpjes links moeten laten liggen. Het tempo zal in het 'Canal du Midi' wel omlaag gaan, omdat daar meer pleziervaart is, wat wachttijden voor de sluizen zal betekenen. Tot nu toe kwamen we per dag maar drie tegenliggers tegen, we hadden het kanaal haast voor ons alleen.

'Hellende goot'

De volgende ochtend liggen we om negen uur voor de eerste sluis, maar die werkt niet. Via de telefoon op de sluis hiervan melding gemaakt en na een uur komt er iemand die een blad wegveegt dat voor een sensor zat, waarna de sluis weer gewoon functioneert. Onderweg komen we langs Montech waar we een stukje technisch Frans vernuft aanschouwen. Om het schutten door vijf sluizen die dicht bij elkaar liggen te vergemakkelijken, hebben ze in 1977 een 'hellende goot' (helling 3%) over een lengte van 443 m evenwijdig aan het kanaal gebouwd. Twee locomotieven duwen als het ware een sluisdeur omhoog of omlaag waarachter voldoende water staat voor een schip (zie tekening). Zo wordt een schip in één keer geschut in plaats van in vijf keer. Tijdens ons bezoek is de hellende goot al een tijdje buiten bedrijf en komen rondvaartboten met dagjesmensen een kijkje nemen. De meer dan 300 jaar oude sluizen werken nog perfect en ik vraag me af of het kunstwerk ooit nog in bedrijf zal komen. Een grotere hellende goot met een helling van 5% over een lengte van 313 m werd in het 'Canal du Midi' gebouwd in de buurt van Béziers om een 7-trapssluis te omzeilen. Deze hellende goot werd in 1983 gebouwd voor 4,6 miljoen Euro, maar heeft nooit goed gefunctioneerd en wordt nu lang-

Het vullen van de sluis gaat met geweld.



'Canal latéral à La Garonne'

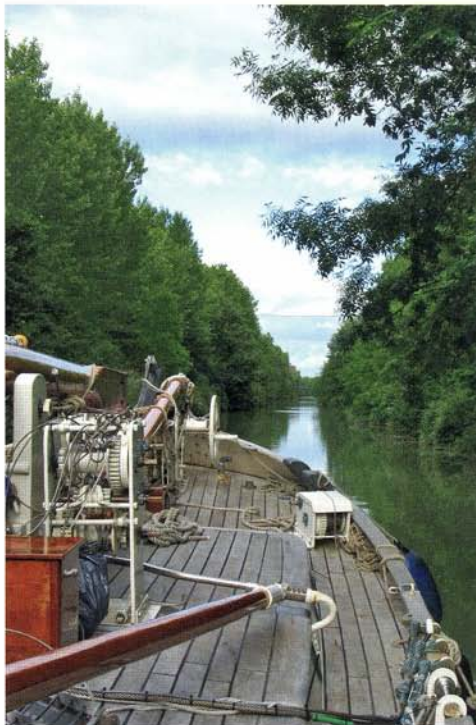
Toen in 1681 het 'Canal du Midi' in gebruik werd genomen, werd scheepvaartverkeer mogelijk tussen de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan via Toulouse. Het 'Canal du Midi' liep van de Middellandse Zee tot aan Toulouse waar de schepen de rivier de Garonne moesten nemen om via Bordeaux in de Atlantische Oceaan te kunnen komen. De vaarverbinding over de Garonne, vanaf Toulouse naar Bordeaux, had echter zijn beperkingen. In droge perioden heeft de rivier te weinig water (diepgang), terwijl in andere tijden van het jaar het water in een woest stromende rivier kan zijn veranderd, waardoor scheepvaart in zeker een kwart deel van het jaar onmogelijk is. Om dit probleem te omzeilen werkte Ingenieur Riquet, de bouwer en ontwerper van het 'Canal du Midi' (zie ook de volgende aflevering), 150 jaar daarvoor al aan voorstellen om een kanaal evenwijdig aan de Garonne aan te leggen, waardoor de scheepvaart het gehele jaar door mogelijk zou zijn. Door de excessieve hofhouding van Lodewijk XIV (de 'Zonnekoning') in Versailles was de schatkist leeg en verdween dit plan in de ijskast. Het duurde tot 1828 voordat de plannen weer op tafel kwamen en uiteindelijk werd dit kanaal door de overheid aangelegd tussen 1839 en 1856. Het verbond het 'Canal du Midi' bij Toulouse met Castets en Dorthe aan de Garonne, ongeveer 60 km bovenstrooms van Bordeaux. Na de ingebruikname van het kanaal werd de Garonne stroomopwaarts van Castets en Dorthe als onbeveiligd aangemerkt. De beide kanalen samen kregen de naam 'Canal des Deux Mers'; hoewel dit de officiële naam is wordt hij in de praktijk weinig gebruikt. Duizenden soldaten werkten 17 jaar aan het kanaal dat een lengte heeft van 211 km en geschikt is voor schepen met lengtes van maximaal 40,50 m en een breedte van 6 m. De in die tijd meest voorkomende vrachtschepen hadden een lengte van 30 m en een laadvermogen van 180 ton. Tot 1930 waren dat trekschuiten. Eén van de vele waterbouwkundige hoogstandjes was de bouw van een 580 m lang aquaduct over de Garonne bij Agen. Dit één na langste scheepvaartaquaduct van Frankrijk, gebouwd tussen 1839 en 1843, gaat op een hoogte van 10 m over de rivier. Een toen voor het kanaal ongunstige ontwikkeling was, dat er tegelijkertijd een spoorlijn werd aangelegd langs hetzelfde tracé. In het begin verloor de spoorlijn de concurrentie met het kanaal, tot het moment dat de staat de fout beging in 1858 het beheer van het kanaal aan de spoormaatschappij over te dragen. De tolgelden werden vrijwel meteen drastisch verhoogd waardoor het kanaal de concurrentie verloor. Toen de overheid dit in 1898 weer ongedaan maakte was de definitieve schade al aangericht.

zamerhand door onkruid overwoekerd. De Franse overheid had gehoopt deze moderne technologie aan het buitenland te kunnen verkopen, ook dat is uiteraard niet gelukt.

Toulouse

We bereiken dezelfde dag nog Toulouse waar het 'Canal latéral de la Garonne' overgaat in het 'Canal du Midi'. De eerste drie sluizen in het 'Canal du Midi' liggen in de stad en de laatste daarvan, die ons in het stadscentrum brengt, heeft een verval van maar liefst 6,2 m. We willen in Toulouse een paar dagen blijven liggen omdat Viola haar moeder, die hier in de buurt woont, wil opzoeken. We meren af in de goed bewaakte jachthaven Montauban met een gastvrije havenmeester(es) en alle faciliteiten voor € 17,50 per dag. Ik neem mezelf voor de masten een paar laklagen te geven voordat ze aan de zon in de Middellandse Zee zullen worden blootgesteld. Bij een garage scharrel ik een paar gebruikte autobanden bij elkaar om het schip aan de voorkant mee te versieren. In Nederland mag je niet meer met autobanden als stootkussen in de sluizen, maar ik gok erop dat dat in Frankrijk geen probleem zal zijn. Ik heb twee ronde stootkussens met een diameter van 50 cm, die zijn ideaal maar in Toulouse niet te krijgen. Op mijn zwerftocht door de stad beland ik in het museum voor moderne kunst, dat in een prachtig verbouwd slachthuis is gelegen en een interessante collectie heeft (o.a. Appel, Dubuffet en Legér). Ik geniet van de vele schoolklassen - ik schat de hoogste groepen van de lagere school - die druk bezig zijn met iets op te schrijven of te tekenen aan de hand van wat ze zien. In een zaaltje waar allemaal foto's hangen van geverfde penissen komt er juist een dergelijk klasje binnen. De juffrouw weet niet hoe gauw ze de kinderen in de volgende zaal moet krijgen.

Na twee dagen komt Viola weer terug en we zien er naar uit om het echte 'Canal du Midi' te gaan bevaren. Eerst moeten we nog over 55 km omhoog, voor we met de afdaling naar de Middellandse Zee kunnen beginnen. In de volgende aflevering deze tocht: alsof je door een levend buitenmuseum vaart.



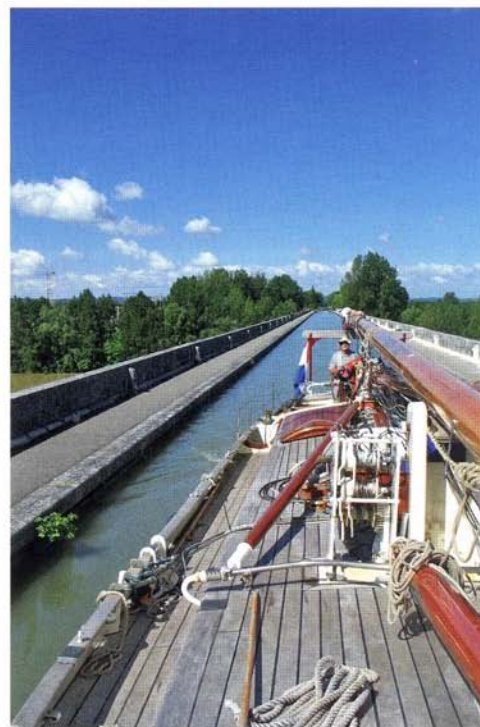
Hier werd de Alcedo begeleid door alcedo's.



Klaar om de sluis uit te varen.



Aquaduct bij Agen over de Dordogne.



Aquaduct bij Agen over de Garonne.