



Met de *Alcedo* door het Canal du Midi

Tekst: 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, deel 6, het Canal du Midi, alsof je in een historisch museum vaart.

dat er dan meer schepen in de sluis kunnen, wat momenteel met de kleine recreatie schepen ook wel het geval is. Maar dat gold zeker niet voor de grotere vrachtschepen waarvoor ze gebouwd zijn. Met één vrachtschip was de sluis vol. Omdat 330 jaar geleden nog geen gebruik werd gemaakt van gewapend beton, is de ovale vorm bedoeld om als een soort horizontaal booggewelf de waterdruk achter de muur bij een lege sluis kolk op te vangen. Eén van de ingenieuze ontwerpen van Pierre Paul Riquet die er toe bijgedragen heeft dat nu, 330 jaar later, de sluisen nog in perfecte staat zijn.

Bediening

In het Canal du Midi is er geen zelfbediening meer bij de sluisen, maar zijn ze bemand. We hadden te horen gekregen dat we niet moesten verwachten dat de sluiswachters een hand zouden uitsteken om een landvast aan te nemen, laat staan om een bolder te leggen. En inderdaad komt het voor dat je de landvast aan wal gooit naast de sluiswachter die naast een bolder staat, maar geen hand uitsteekt, zodat Viola meestal toch op de wal moest klimmen. Het lijkt wel of ze instructies hebben zich niet

Op 26 juni 2010 zijn we klaar, voorzien van wat extra autobanden rond het schip, om na een verblijf van een paar dagen in Toulouse onze reis naar de Middellandse Zee voort te zetten. We hebben al 193 km en 53 sluisen achter ons gelaten in het Canal latéral à La Garonne en zien er naar uit de tot nu toe boven verwachting interessante reis voort te zetten door het 330 jaar oude Canal du Midi. Er resten ons nog 197 km

en 71 sluisen voor we in Port-la-Nouvelle de masten weer overeind hopen te zetten.

Sluisen

In tegenstelling tot de rechte sluisen in het Canal latéral à La Garonne hebben de sluiskolken in het Canal du Midi een ovale vorm, geleidelijk breder wordend naar het midden toe. In eerste instantie denk je dat het te maken heeft



De sluisen zijn niet breed genoeg.

met het afmeren te bemoeien. Maar in de praktijk valt het erg mee en het merendeel van de sluismeesters is vriendelijk en hulpvaardig. We hebben een enkele keer de pech, dat een sluiswachter het vullen van de kolk al start en het water met veel geweld de sluis in komt, voordat het schip goed is afgemeerd.

Een ander voordeel van de bemande sluisen is dat de sluiswachterswoningen soms worden bewoond, wat een minder verwaarloosde indruk maakt. Tuintjes worden onderhouden, er is soms zelfs een 'koek en zopie'. Eén sluismeester heeft van de sluis een beeldentuin gemaakt met prachtige beelden die hij in zijn

Kunstwerk, gemaakt door de sluismeester.



atelier aan de sluis maakt. Net als in het Canal latéral à La Garonne zijn de sluisen in het Canal du Midi tussen 19.00 en 09.00 uur gesloten en heerst er een volledige rust zonder scheepvaart.

Hoogste punt

De eerste dag varen we gelijk op met een motorkruiser uit Zoutkamp met daarop een Engels sprekend echtpaar dat de Zuid-Afrikaanse vlag voert. Na 14 sluisen bereiken we het hoogste punt (190 m) bij Le Segala, 12 km ten westen van Castelnaudary, van waar een zijkanaal het water aanvoert uit de stuwmeren die speciaal hiervoor zijn aangelegd in de

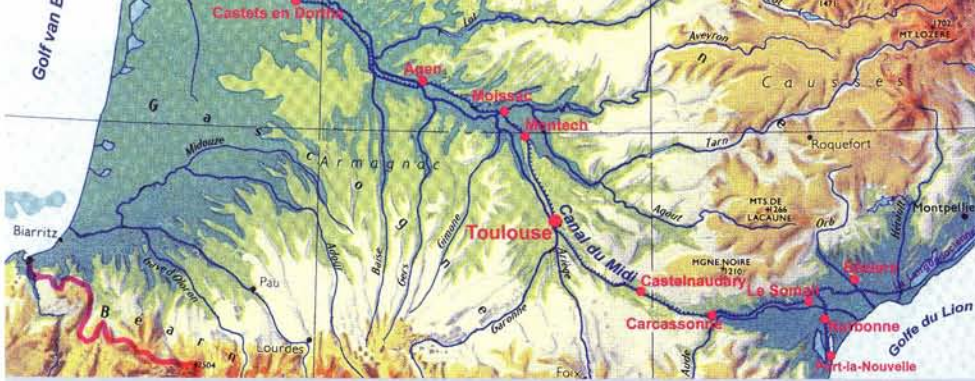
Aanleggen in een volle sluis kolk is een stuk gemakkelijker.



op 40 km afstand gelegen Montagne Noir. Het is heel bijzonder om over een bergrug te varen, waar vroeger nooit water was. Vanaf hier begint de afdaling en wordt het schutten een stuk eenvoudiger. Er staan geen 'neren' voor de sluis, bij het invaren is de sluis vol en kan je de landvast makkelijk om de boldergooien terwijl het leegstromen van de kolk zoveel rustiger gaat dat je het schip nauwelijks hoeft vast te leggen. Na 53 km varen en twee dalende sluisen gepasseerd te zijn, meren we aan het begin van de avond af voor een drietraps sluis. We liggen op een prachtig plekje met het geruis van het overstromende water bij de sluis, als van een waterval, onder grote platanen met uitzicht op glooiende hellingen met de zonnebloemen aanplant nog in de knop.

Recreatievaart

Vanaf nu wordt het duidelijk drukker en zullen we minder snel opschieten. Na de drietraps sluis hebben we drie huurboten voor ons, waarvan één met oudere Amerikanen, die er niet veel van bakken. Bij het afvaren om de sluis in te varen vergeten ze een landvast los te maken en het duurt even voordat ze in de gaten hebben waarom ze niet vooruit komen. In de sluis geven ze bij dalend water geen ruimte waardoor de tros zo strak komt te staan dat hij niet meer los te krijgen is. Aanleggen was ook een heel circus. Iedereen kan hier blijkbaar een fors formaat motorboot huren zonder een vaarbewijs of enige ervaring. Het gebeurde ook geregeld dat er paniek uitbrak als ze de hoge brede kop van de *Alcedo* aan zagen komen en ze flink gas gaven met de boegschroef, waarschijnlijk om aan de kant te komen, maar het



Canal du Midi

Het idee om in Zuid-Frankrijk een kanaal aan te leggen dat de Middellandse Zee zou verbinden met de Atlantische Oceaan, zodat men niet meer de 2000 km rond Spanje en Portugal zou hoeven te varen, leefde al onder de Romeinen en ook Leonardo da Vinci had zijn gedachten erover laten gaan. Toulouse - op een hoogte van 125 m - is per schip bereikbaar vanuit de Atlantische Oceaan via de Garonne, maar 55 km verder naar het oosten stijgt het land nog tot 190 m, zonder de aanwezigheid van een bevaarbare rivier. Daarna begint de afdaling naar de Middellandse Zee en komt er na 105 km bij Carcassonne pas weer een tamelijk slecht bevaarbaar riviertje, de Aude, dat vanaf daar naar de Middellandse Zee stroomt over een afstand van 100 km. De aanleg van een kanaal van Toulouse naar de binnenzeeën in de omgeving van Sète aan de Franse zuidkust, zou het mogelijk maken Bordeaux en Toulouse met het netwerk van binnenvaartwegen te verbinden, waardoor scheepvaartverkeer met de andere regionen van Frankrijk een feit zou zijn. En dit zonder in aanraking te komen met de in de 17^{de} eeuw veel voorkomende zeeroverij.

Het grootste struikelblok voor de aanleg van een kanaal van de Middellandse Zee naar Toulouse was dat er op het hoogste punt (12 km ten westen van Castelnaudary) geen water was om de hoger gelegen kanaalpanden te vullen die bij elke schutting water naar lager gelegen panden afvoeren. In 1662 diende Pierre Paul Riquet een plan in bij Lodewijk XIV, bijgenaamd de Zonnekoning. Het was het zoveelste plan dat werd ingediend, maar Riquet was de eerste die een oplossing aandroeg voor de watertoevoer naar het hoogste punt en na vier jaar experimenteren ook proefondervindelijk aantoonde dat dat mogelijk was. Dat was voor de koning de doorslag om in mei 1665 toestemming te geven het kanaal aan te leggen. De toestemming van de koning was vereist, maar daar hield de bijdrage van de koning mee op. Riquet moest de immense kosten van de aanleg uit eigen middelen financieren. Daar tegenover stond dat hij en zijn erfgenamen de tolboten van het kanaal zouden mogen ontvangen, maar ook verantwoordelijk waren voor het onderhoud. Pierre Paul Riquet werd in 1609 geboren in een

welgestelde familie. Zijn vader was ambtenaar en een succesvol zakenman. In 1637 trouwde hij met een dochter van een welgestelde familie uit Béziers en ze vestigden zich in het plaatsje Revel bij de Montagne Noire. Naast zakenman was hij op dertigjarige leeftijd belastinginspecteur voor de zoutwinning en werd in 1661 belast met het innen van de belastinggelden in de provincie Languedoc. Belastinginner was een lucratieve baan, je bepaalde zelf de te innen belastingen en droeg af aan de koning wat nodig was om de koning tevreden te houden. Hoewel hij niet van adel was, bezat hij vele landerijen en onroerend goed. Bij de oplevering van het Canal du Midi in 1681, een half jaar na de dood van Riquet, was van zijn oorspronkelijke vermogen niet veel meer over. De totale kosten overstegen de oorspronkelijke begroting met 70% en kwam uit op toentertijd 15.000.000 livres, wat niet om te rekenen is in huidige euro's, maar waarschijnlijk in de miljarden zal lopen. Riquet kwam dan ook in financiële problemen en uiteindelijk moest hij de rechten op tolgelden voor vijf twaalfde van het kanaal verkopen.

Riquet moet een zeer kundig waterbouwkundig ingenieur met visie zijn geweest. Het project had een voor die tijd ongekeerde omvang en complexiteit. Voor de watertoevoer werd in de Montagne Noire met een hoogte van 500-1200 m op een afstand van ongeveer 40 km van het uiteindelijke Canal du Midi in 1667 de eerste steen gelegd voor een stuwdam die een voor die tijd ongekeerde omvang had: een lengte van 800 m, een dikte van 60 m en een hoogte van 32 m waarachter een stuwmeer met een inhoud van 6 miljoen m³. Meer dan 100 jaar later werden er meer stuwdammen aangelegd op plaatsen die Riquet al had aangewezen. Belangrijk voor dit deel van het project was dat Riquet in dit gebied woonde en de situatie goed kende. Met dit stuwmeer en het toeleidingskanaal met zijn sluisen en aquaducten was de watertoevoer voor het Canal du Midi zeker gesteld. Werk aan het eigenlijke kanaal begon in 1666, duurde 14 jaar en op het hoogtepunt werkten 12.000 arbeiders om het kanaal van 240 km met een diepte van 1,6 - 1,8 m en een breedte van 19 m met 328 bruggen, sluisen(64), tunnels en aquaducten te bouwen. De afmetingen van de sluisen zouden de maxi-

male grootte van de schepen van die tijd en later bepalen: 40,50 m x 5,60 m.

Zes maanden na het overlijden van de toen bijna bankroete Riquet konden afgezanten van de koning het nog lege kanaal op 2 mei 1681 in ogenschouw nemen om twee weken later met 23 schepen van Toulouse naar de Middellandse Zee te varen. Voor de bevolking was het ongekend om schepen te zien varen in een gebied dat gebrek aan water had. Riquet was postuum een beroemdheid geworden en er verschenen op verschillende plaatsen standbeelden van hem. De nabestaanden van Riquet beheerden het kanaal met zorg, ieder jaar werd het gedurende 45 dagen drooggelegd voor onderhoudswerkzaamheden. Pas in 1824 werd dit teruggebracht tot eenmaal per twee jaar en voor een kortere periode. Van het ongeveer 2/3 deel van het kanaal dat nog in het bezit was van de familie hadden ze wel een aanzienlijk inkomen, maar rijk zijn ze er niet van geworden. Na de revolutie van 1789 werd het kanaal door de staat geconfisqueerd, waarna de naam werd veranderd van Royal Languedoc Canal in Canal du Midi.


Het is een wonder dat dit kanaal, met zijn vele kunstwerken, 330 jaar na de opening nog volledig intact en in bedrijf is. Dit is zeker te danken aan het gedegen vakmanschap van Riquet. Het verbond de steden Bordeaux en Toulouse met Lyon en vanaf 1793 waren deze steden over binnenwater ook met Parijs verbonden. Oorspronkelijk was het kanaal belangrijk voor de export van lokale producten zoals wijn, graan en textiel. Transport over land (zandwegen) duurde langer, was duur en riskant. Ook personenvervoer was belangrijk. In de 19^{de} eeuw met de komst van de spoorwegen ontstond er concurrentie, maar vervoer van goederen over het kanaal bleef goedkoper. Tot in 1858 het beheer van het kanaal aan de spoorwegmaatschappij (Compagnie des Chemins de Fer du Midi) werd gegeven, die alleen interesse had voor het water in het kanaal voor de stoomlocomotieven. De tolgelden werden dusdanig verhoogd dat het einde van het goederenvervoer over het kanaal snel in zicht kwam. In 1898 nam de staat de rechten weer over, maar het kanaal had voor de vrachtaart aan betekenis ingeboet. In het midden van de 20^{de} eeuw begon het kanaal een recreatieve functie te krijgen en sinds 1994 staat het op de lijst van het UNESCO Werelderfgoed. Als je tegenwoordig door het Canal du Midi vaart vaar je, mede door de middeleeuwse stadjes langs het kanaal, als het ware door een historisch museum.

Meer details en anekdotes over de geschiedenis en de bouw van het Canal du Midi zijn te vinden in een interessant artikel in Spiegel der Zeilvaart nr. 3 van 1995.

resultaat was vaak dat ze dwars voor ons in het kanaal kwamen te liggen. Een boot met twee Belgische echtparen onder de olie, en de mannen met een kapiteinspet op, voeren geruime tijd met ons op en lieten ons genieten van hun theateract, genaamd "stuntel".

Aan de grond

Op 27 juni proberen we Carcassonne te bereiken dat 47 km en 22 sluisen verder ligt. De reis verloopt echter minder voorspoedig. Omdat we moeten wachten voor een volgende schutting, leggen we het schip aan de wal vast. Na een half uur gaat de sluis voor ons open en is er geen beweging in het schip te krijgen. Het kanaalpeil is gezakt en we zitten aan de grond. De sluiswachter kent het probleem en biedt onmiddellijk aan naar de vorige sluis te lopen om daar te vragen of ze meer water in het kanaal pand willen laten lopen. In looppas in de bloedhitte gaat hij naar de 1 km verderop gelegen sluis. Inmiddels is het ons gelukt het schip los te krijgen en als hij nat van het zweet terugkomt, liggen wij al in de sluis. Hij blijft vriendelijk en is blij met het koude biertje dat we hem aanbieden. Al met al komen we die dag maar 33 km verder.

Onderweg varen we door het schilderachtige historische stadje Castelnaudary, gebouwd rond een groot bassin waar het kanaal doorheen loopt. Het was een middelpunt van de interessante Kathaarse cultuur en zeker de moeite van een bezoek waard. Door ons strakke tijdschema en de wens Carcassonne uitgebreid te willen bezoeken, varen we toch maar door. Na het passeren van het bassin aan de rand van de stad komen we in een viertrapsluis die ons 9,5 m laat zakken, indrukwekkend. 

Begin van de afdaling in de viertrapsluis St Roche bij Castelnaudary.



Met vereende krachten duwen we om los te komen. Onder: We zijn bijna weer vlot.



Castelnaudary.