

Vaartocht met de Libertas 2019

Via België, Frankrijk, Luxemburg en Duitsland

Deel 1

Leeuwarden – Akersloot

Na veel voorbereidingen vertrokken we vrijdag 3 mei uit Leeuwarden. Het weer was wisselend bewolkt en af en toe een bui. Na twee weken van mooi en warm weer in april, was dit niet het ideale vakantieweer waar we op gehoopt hadden. Maar het kan niet altijd mooi zijn. Na een nacht op een aanlegplaats aan het Sneekermeer, meerden we 's morgens af in Sneek, waar we nog een paar boodschappen deden. Later voeren we verder via IJlst naar de Langehoekspôle in het Heegermeer. De wind was behoorlijk aangewakkerd, maar in het binnenhaventje vonden we een veilige ligplaats. Zondag 5 mei zetten we koers richting Stavoren over de Fluessen. Het eerste deel met golven tegen de zijkant van de boot, maar later werd het rustiger. Er was bijna geen pleziervaart op het water. In Stavoren was het erg rustig, een paar grote huurboten lagen er. 's Middags kregen



we visite van onze dochter en schoonzoon, die ons goede reis kwamen wensen. De eerste 4½ maand zijn we onderweg. De bedoeling was om vanuit Stavoren het IJsselmeer over te steken naar Medemblik. Maar door de harde noordwesten wind besloten we om hier 2 dagen mee te wachten. Volgens het weerprogramma Windguru, zou het dinsdag slechts windkracht 2 uit het zuidwesten zijn. En inderdaad, dinsdag 7 mei konden we met rustig weer veilig het IJsselmeer oversteken. Na

een mooie overtocht voeren we al om 10.30 uur door Medemblik. Volgens plan willen we vrijdag 10 mei in Akersloot zijn voor het Bege-weekend.

Daarom voeren we via de West-Friese vaart verder. Na het passeren van Middenmeer en Kolhorn meerder we na een tocht van 5½ uur en 5 sluizen af in Winkel. Aan een mooi aangelegde kade was volop plaats. Na een rustige nacht voeren we woensdag 8 mei weer verder naar Alkmaar. Het weer werd slechter en toen we 's middags in Alkmaar arriveerden, regende het flink. Zelfs de havenmeester kwam niet langs vanwege de regen, maar gaf ons telefonisch de code van het toiletgebouw.

Donderdagochtend was het droog en het zonnetje scheen, dus tijd om de stad in te gaan. Je bleef maar foto's maken in Alkmaar, een prachtige stad. Maar aan het eind van de ochtend werd het tijd voor het laatste stukje naar



Akersloot, een half uurtje varen. Aan het Alkmaardermeer liggen meerder jachthavens en het was voor ons even zoeken, alvorens we bij de ARZV aankwamen. We werden opgewacht



door bestuurslid Tine, namens de feestcommissie. We kregen een mooi plekje aan een steiger. In de loop van de dag kwamen er steeds meer Bege-vaarders. Ook vrijdag 10 mei kwamen er nog een aantal en ook de feestcommissie was nu compleet. In de loop van de middag werd de feesttent opgezet. Altijd mooi om te

zien dat er zoveel hulp van de leden is. 's Avonds werd iedereen welkom geheten en hadden we een gezellige avond met muziek en o.a. een muziekquiz. De feestcommissie had een erg leuk programma samengesteld. Zaterdag 11 mei om 10 uur scheepste het hele gezelschap zich in op

5 boten en voeren we naar De Rijk, een mooi bewaard gebleven dorp van het voormalig Schermereiland. En ook de geboorteplaats van Jan Adriaanszn Leeghwater. Hier hadden we een puzzeltocht, waar iedereen fanatiek aan mee deed. Om 16:00 uur waren we weer terug in de haven. 'Avonds kregen we een heerlijk buffet. Hierna presenteerde de feestcommissie een pubquiz, wat voor veel hilariteit zorgde.



De volgende morgen volgde nog een gezamenlijk ontbijt in de tent en werd het programma afgesloten met een spelletje: Wat Zit Er In! Op de tafels werden zakjes neergelegd en moesten we met voelen, raden wat er in zat. Dolkomisch was dit. Na een dankwoord werden er nog wat leden in het zonnetje gezet, die bijgedragen hadden aan het slagen van het weekend. Daarna werd met vereende krachten de tent afgebroken en was Bege-weekend weer afgelopen en kon iedereen weer zijn eigen gang gaan. Maandag 13 mei was het zonnig weer en werd er uitgebreid afscheid genomen van de andere leden.

Deel 2

Akersloot – Antwerpen

Na het water tanken vertrokken we maandag 13 mei weer uit Akersloot. Bij de Beatrixbrug moesten we een half uurtje wachten, wegens bouwwerkzaamheden. Bij de sluis in Zaanstad voegde de Navigo zich bij ons en samen voeren we het Noordzeekanaal op richting Amsterdam. Het viel ons met de drukte erg mee. De Navigo voer na het Centraalstation Amsterdam in en vlak voor de Oranjesluizen voeren wij het Amsterdam-Rijnkanaal op, waar we wel tegenliggers



kregen. Maar het was prima te doen, ondanks het klotsen van het water tegen de damwanden. Na 12 km voeren we voor de overnachting onder de brug richting Weesp, naar de eerste aanleg gelegenheid. Na een rustige nacht ging de tocht al bijtijds verder over het Amsterdam-Rijnkanaal, 3½ varen naar Nieuwegein. Ook dit verliep zonder problemen en tegen 12 uur waren we al bij de Zuidersluis, die toegang geeft tot het Merwedekanaal. In Nieuwegein was nog plaats om af te meren en hier

bleven we de rest van de dag.

Woensdag 15 mei gingen de touwen weer los om 9 uur. De Koninginnesluis in Vreeswijk werd vlot geopend voor ons. Maar helaas kreeg de sluismeester de deuren niet goed dicht, zodat er niet gesloten kon worden. Er moest eerst een monteur komen en na een half uurtje konden we toch de Lek oversteken richting Grote sluis in Vianen. Via het Merwedekanaal, waar de bruggen vlot bediend werden, voeren we richting Gorinchem. Hier waren we al vaker geweest en we wilden kilometers maken, dus voeren we via de kleine sluis de Boven Merwede op naar Werkendam.



We hadden stroom mee en na 6 kilometer meldde we ons via de marifoon bij de Noordersluis, die toegang geeft tot de Biesbosch. In het Steurgat voeren we met 9 km/u naar de Aakvlaai. Dit is een mooi aangelegd gebied met aanlegsteigers. We lagen uit de wind en in het zonnetje, wat wil een

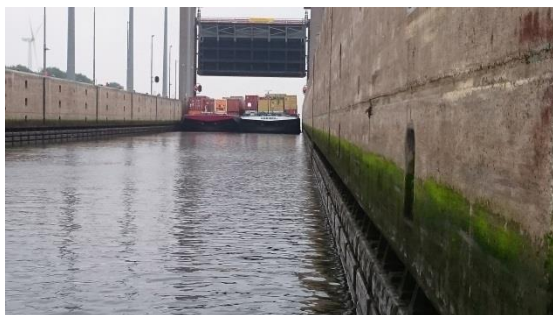
mens nog meer. Donderdagmorgen voeren we de Amer op, dat verderop over gaat in het



Hollandsdiep. Bij de Moerdijkbruggen was het even goed opletten. Hier komen de Nieuwe Merwede en de Dordtse Kil bij elkaar. Maar er was een speciale vaargeul voor de recreatievaart en daar is het veilig. Na bijna 2 uur varen kwamen de Volkeraksluizen in het zicht. Hier moesten we even wachten, maar na een half uur konden we weer verder, het Volkerak op. Met de wind en de golven achterop ging het prima. Tegen theetijd voeren we via de openstaande Benedensas (sluis) de Steenbergse Vliet op. Hier was na een paar

honderd meter een aanlegplek voor de nacht. We hadden er ruim 50 km op zitten en naar Antwerpen zou nog eens 55 km zijn, te ver voor één dag.

Vrijdagochtend voeren we al om 8 uur verder. Even hadden we op het Volkerak wat golven dwars, maar al snel konden we de Schelde-Rijnverbinding indraaien. Dit kanaal gaat vanaf Antwerpen richting Hollandsdiep. We kregen steeds groepjes tegenliggers, die verderop samen uit de sluis kwamen. We passeerden Nieuw Vossemeer en Tholen en na 2 uur varen, konden we ons via de marifoon melden bij de Kreekraksluizen, waar de sluiskommen 320 meter lang en 24 meter breed zijn. Even moesten we wachten, maar al snel werden we door de sluismeester opgeroepen om



samen met een ander jacht als eerste de sluis in te varen. We moesten helemaal voorin aan de linkerkant vastmaken. Nog een vrachtschip kwam ook voorin aan de rechterzijde te liggen. Daarna kwam een 4-baks duwstel van 174 mtr lang 23 mtr breed langzaam de sluis in varen en bleef achterin liggen. Wegens de lading (2 blauwe kegels) moest er ruime afstand blijven. Na het schutten voeren we weer verder en na nog eens 6 km varen, bereikten we de Belgische grens.

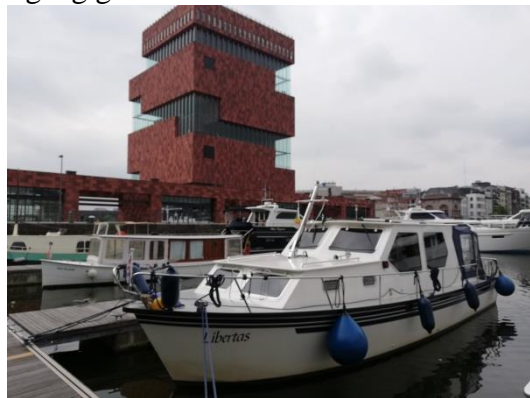
Bij de Noordlandbrug (2½ km verder) voeren we het Antwerpse havengebied binnen. We meldden ons verplicht aan op kanaal 02 en gaven onze bestemming (Willemdok) door. Het havengebied is erg langgerekt met aan weerskanten veel dokken en grote sluizen. Belangrijk is om veel achterom te kijken en aan de rechterkant blijven varen. Via marifoonkanaal 74 uitluisteren, dan weet je wat de scheepvaart doet.

Goed opletten en dan is het prima te doen. Wel fijn voor ons dat we er al meerdere keren gevaren hebben en op de hoogte van de situatie zijn.

Na 2 uur varen naderden we de Siberiabrug, die toegang geeft tot het Kattendijkdok. We meldden ons aan en hoefden maar 6 minuten te wachten op een brugopening. En de brugwachter meldde dat hij aansluitend voor ons de Londenbrug zou draaien, die toegang geeft tot het Willemdok. Wat een service, dat hadden we wel eens anders beleefd. De havenmeester van het Willemdok kwam ons in zijn bootje al tegemoet varen en begeleidde ons naar een mooi plek aan een brede steiger. Er zijn twee havenmeesters in het Willemdok en allebei zeer service gericht!

We betaalden het havengeld en hadden nog een mooie middag. Zaterdagochtend maakten we eerst met zonnig weer de boot schoon. De Kreekraksluis heeft hefdeuren, waarbij je onder een soort waterval vaart bij het in-en uitvaren, dus veel modder op de boot.

’s Middags op de fiets de stad in naar het Theaterplein, waar een leuke markt was, een tip van de havenmeester. Ook de rest van de dag bleef het zonnig.



Deel 3

Antwerpen - Fresnes

Zondag 19 mei begon met wat lichte regen, dus een mooie gelegenheid om een verslag te schrijven. 's Middags klaarde het op en gingen we lopend de stad in. Niet ver van de haven hoorden we



muziek en zagen we veel drukte in een afgezette straat. Hier bleek het 14de wereldkampioenschap snorren en baarden aan de gang te zijn bij café De Konincklijke Snor, voor het eerst in België. Er waren mensen uit o.a. Amerika, Engeland, Noorwegen, Duitsland, Beieren enz. enz. We zagen de meest wonderlijke snorren en baarden, de ene nog mooier dan de andere. Veel buitenlanders waren in klederdracht gekleed. Een leuk tafereel. Wij gingen weer verder en kwamen terecht op de Groenplaats, waar volop terrassen zijn. We vonden een mooi plaatsje in de zon en bestelden een drankje. Een bandje zorgde voor muziek en zo werd het een leuke middag. Later



wandelde we nog langs de Schelde waar we juist het cruiseschip De Prinsendam zagen vertrekken.

Maandags deden we nog wat praktische zaken, zoals de was en boodschappen en 's avonds kregen we visite van onze Belgische vrienden, die ook bestuurslid van de Bege-vaarders zijn.

Dinsdagmorgen leverden we de sleutel van de haven in en vertrokken om 11:30 uur uit de haven. In verband met laag water op de Schelde had het geen zin om eerder te vertrekken. Na het passeren van 2 bruggen kwam we in het Amerikadok, waar we ons aanmeldden voor de Royersluis, die toegang geeft tot de Schelde. We hoorden dat we 20 minuten moesten wachten. Op zich geen pretje,



want je kunt nergens aanleggen. Er varen links en rechts veel schepen voorbij, die zorgen voor veel deining. Aanmeren aan een kade is dan geen optie. Maar soms duurt het nog veel langer, dus we mochten niet klagen. Via de marifoon, hoorden we hoe de sluis werd ingedeeld en we mochten als nr. 5 invaren en vastmaken aan een ander plezierjacht. Totaal kwamen er 12 schepen de sluis in, zowel vrachtschepen als pleziervaart. Alles ging goed en rond 13:00 uur kwamen we op de Schelde.

Het was precies laag water. Het verschil tussen laag en hoog water in Antwerpen is ongeveer 6 mtr. En zelfs bij Gent, 80 km verder land inwaarts, bedraagt het verschil nog ruim 2 mtr. Daarom voeren we de eerste 2 uur langzaam, zodat we langzaam werden ingehaald door het binnen stomende vloedwater. Dat was goed te merken, want na 2 uur varen kregen we steeds meer snelheid. Met name bij laagwater moet je goed de buitenbochten aanhouden, omdat je anders op een zandbank terecht kan komen. De Schelde is erg bochtig en na Temse werd het ook wat smaller. De oevers zijn mooi begroeid, het weer werd steeds beter en zo werd het een mooie tocht. Rond 20:30 uur meldden we ons bij de sluis van Merelbeke en een kwartier later meerden we af in de vlakbij gelegen Yachtclub Merelbeke, na een tocht van 85 km.



Bij de nog aanwezige havenmeester Rocco rekenden we € 10,- af inclusief douchen en gebruik van wasmachine en droger! We liggen wel vaker in deze haven, waar je altijd zeer vriendelijk ontvangen wordt.

Na een rustige nacht vertrokken we woensdagochtend, 22 mei, en staken de ringvaart bij Gent over en voeren de Boven Schelde in. Het weer was prima en we hadden een lichte stroom tegen. De Boven Schelde lijkt wel wat op de Gelderse IJssel, aan weerskanten mooi begroeid en een jaagpad. We zagen vaak groepen wielrenners voorbij komen in kleurige pakjes. Bij de sluis van Asper moesten we ons even melden voor het Vlaamse vaarwegenvignet. We kregen een 2019-sticker, die goed zichtbaar achter op de boot geplakt moest worden. We voeren verder naar de sluis van



Oudenaarde die vlot werd bediend. Na het passeren van de sluis van Kerkhove, kwamen we in het Waalse gebied. Vanaf nu geen sluizen meer maar "ecluse" want nu ging alles in de Franse taal. Bij de sluis van Hérinnes moest Joke even boven komen met de papieren met ons M.E.T. nummer. Alle gegevens van ons en de boot staan aan de hand van dit nummer in het systeem geregistreerd. Na nog een uurtje varen, vonden we het welletjes en maakten de boot vast aan een geheel nieuwe kade bij Pecq, 55 km vanaf Merelbeke. De volgende haven was ons te ver. Later op de avond meerde er nog een groot vrachtschip af.

Donderdagochtend, 23 mei, was het vrachtschip al weer vertrokken toen wij wakker waren. Het zonnetje scheen al weer en het belooft een mooie dag te worden. We vertrokken weer en kwamen na een uurtje bij sluis Kain, waar we even wachten moesten. Niet ver daarna kwamen we bij Tournai (Doornik) waar de Schelde dwars door de stad voert. Het is er wat smal en daarom wordt de doorvaart met lichten geregeld.

We meldden ons aan en kregen te horen dat er 2 tegenliggers in aantocht waren. Dus even wachten voor het rode licht. Even later konden we door een mooie historische stadspoort weer verder. Een in de stad gelegen hefbrug werd al door de vriendelijke brugwachster voor ons geopend, ze sprak zelfs een paar woordjes Nederlands. Na de stad was het nog 7 km varen naar Antoing, waar een bunkerschip ligt. Hier tankten we 183 ltr. diesel en in de vlakbij gelegen supermarkt haalden we nog wat boodschappen. Dit was onze laatste stop in België. Bij het plaatsje Bléharies was nog een



voormalige grenspost te zien en hier voeren we Frankrijk binnen. Wat later passeerden we Mortagne du Nord, waar de Franse vlaggen al wapperden. Daarna volgde nog 10 km door een mooi begroeide omgeving, waarna we ons bij Fresnes bij de eerste Franse sluis meldden. We konden direct invaren en Joke ging even met de papieren het sluiskantoor in. De behulpzame sluiswachter hielp ons nog even met watertanken, zodat we daar de komende dagen ook geen gebrek aan hadden.

Net na de sluis meerden we af aan een ponton voor de pleziervaart, die nog helemaal leeg was.

De temperatuur was al flink opgelopen, dus we kregen nu echt het vakantiegevoel.

We hadden er nu 575 km, vanaf de eerste vakantiedag opzitten.

Deel 4

Fresnes - Conflans- Ste Honorine

Vrijdag (24 mei) vervolgden we onze tocht via de Boven Schelde met zonnig weer. De sluizen werden overal weer vlot bediend voor ons. We voeren door Valenciennes, de eerste grotere stad die we nu in Frankrijk tegen kwamen. Maar wij wilden verder en via Denain en Bouchain kwamen we bij een splitsing en tevens km 0 van de Boven Schelde. Links ging het naar Cambrai, maar wij voeren rechts op het Canal de la Sensée, dat een verbinding richting Douai en Duinkerken gaat. Na

15 km kwam de splitsing met het Canal du Nord, onze bestemming. Dit kanaal is 95 km lang en via 19 sluizen met een gemiddeld verval van 6 mtr overbrug je een aardige hoogte. Aan de kant lagen veel vrachtschepen geparkeerd, maar wij voeren door naar de eerste sluis. De sluizen in het Canal du Nord zijn 91 mtr lang en maar 5,75 mtr breed. Ze worden vooral gebruikt door z.g.n. spitsen, schepen met een stompe voor en achterkant van ± 40 bij 5,35 mtr. Vaak worden er 2 aan elkaar gekoppeld, de z.g.n. pousseurs. Dan is de sluis in één keer gevuld en kun je er niet meer bij. Hier schutten we 6 mtr omhoog en vlak voor de 2de sluis, bij Marquion lag een ponton voor de pleziervaart. Hier legden we aan voor de nacht. We hadden al een flinke afstand gevaren. Aan de overkant lagen ook al wat vrachtschepen en op het parkeerterrein ernaast parkeerden vrachtwagen chauffeurs voor de nacht.



Zaterdagochtend al vroeg vertrokken we weer, omdat er op dat moment geen vrachtverkeer was. Even later sloot een Engels schip van 20 mtr zich bij ons aan. Bij km 25 kwamen we bij de tunnel van Ruyaulcourt, waar de toegang met lichten wordt geregeld. Deze tunnel is 4354 mtr lang en goed verlicht. Halverwege is een passeerplaats, waar niets lag te wachten en wij door mochten varen.

Zo passeerden we sluis na sluis, die allemaal vlot werden bediend. Bij de plaats Peronne, bij km 47, bleven de Engelsen achter en voeren wij alleen verder. Na sluis 15, bij Lanquevoisin 71 vonden we het welletjes. We hadden een flinke afstand afgelegd. Op de plek lagen ook wat vrachtschepen, wat altijd een veilig gevoel geeft. We dronken eerst een drankje in de kuip, dat hadden we wel verdiend en aten laat. Zondagochtend, 26 mei, was het wat bewolkt toen we weer vertrokken. We hadden nog 24 km en 4 sluizen te gaan, tot Pont l'Evêque. Hier gaat het Canal du Nord over in het Canal latéral à l'Oise. We vonden nog een plaatsje in het volle haventje, waar veel aftandse boten lagen.

Na de lunch hebben we eerst de boot schoon gemaakt, want door het schutten in het Canal du Nord lag er veel leem op de boot, het zag er niet uit. Het weer was ook beter geworden, zodat we na het poetsen het plaatsje gingen bekijken. Later kwam er nog een Nederlandse boot achter ons liggen.



De volgende ochtend (maandag 27 mei) bleek de bakker in Pont l'Evêque definitief gesloten te zijn, maar gelukkig hebben wij altijd plan B. Na het ontbijt vertrokken we met als doel Compiègne, slechts 23 km en 2 sluizen verder. Het weer was wisselend, ongeveer 20 graden. We voeren weer door een mooie groene omgeving en werden vlot geschut in de 1ste sluis. In de buurt van Longueuil-Annel lagen veel afgedankte peniches aan de kant, de meeste dienstdoend als woonboot. Na een



kilometer kwam de sluis van Janville in zicht. We hoorden dat we even moesten wachten op een tegenligger in de sluis. Het bleek een Friese boot te zijn, waarbij de schipper uitbundig zwaaide, bij het voorbij varen. Nu waren wij aan de beurt en 10 minuten later waren we al weer op weg. We passeerden de afslag van de Aisne, waar we in 2012 ook al hadden gevaren. Na nog goed 3 km waren we in Compiègne en voeren direct naar het bunkerschip voor water en diesel. De dieseltank

was nog lang niet leeg, maar in Frankrijk moet je diesel tanken als de mogelijkheid er is.

Hierna legden we de boot vast aan de overkant aan de kade, vlakbij het centrum. Eerst een bakker zoeken, wat nog niet mee viel, maar ons zoeken werd beloond met een heerlijk brood. Later hebben we nog foto's gemaakt in de stad. We waren er al vaker geweest met de boot, maar toch zie je steeds weer andere dingen. Het weer was beter geworden met een prima temperatuur. Helaas zag het er de volgende dag heel anders uit. We riepen de vlakbij gelegen sluis op en konden direct binnen varen. Maar precies op het moment dat we zouden schutten, begon het te plenz.

Dat was minder leuk en bij het uitvaren, toen we weer binnen zaten, was het droog! Na het schutten voeren we op de rivier de Oise, die we de komende 96 km, tot aan de Seine zouden volgen. Het bleef wisselend bewolkt, met af en toe een bui. De Oise is een mooie brede en bochtige rivier die maar heel licht stroomt, ongeveer 1 km stroom hadden we mee. Aan weerskanten veel begroeiing en af en toe een dorpje of stadje. Bij de volgende twee sluizen hielden we het gelukkig wel droog. Toch werd er in 49



departementen in Frankrijk code geel gegeven, wegens zware regen en onweer, maar wij hadden er geen last van. Tegen 12:45 uur kwamen we in Creil aan, waar we de boot tussen 2 peniches vast maakten aan de kade, vlak bij het centrum. We deden boodschappen bij een Match supermarché, waar van alles te koop was. Bij de plaatselijke juwelier lieten we een nieuw batterijtje in mijn horloge zetten. Opvallend was dat je eerst moest aanbellen, dan werd er gekeken of het vertrouwd was en dan werd je binnen gelaten en ging de deur direct weer op slot. 's Middags hadden we steeds zon. Woensdag 29 mei hing er wat laaghangende mist over het water en was het koud. Zelfs de kachel ging aan. Na het ontbijt passeerden juist een snelvarend tankschip richting de sluis, 2 km



verderop. We gooiden los en konden samen schutten. Hierna hielden we ons eigen tempo aan en met 10 km per uur vervolgden we onze route. Nog 2 sluizen te gaan, die vlot werden bediend, nadat we ze 2 km van te voren opriepen. Het weer was ondertussen ook weer een stuk beter geworden en het werd weer zonnig. Even na 12:30 uur arriveerden we bij de ponton bij het plaatsje l'Isle-Adam, waar al een Noorse boot lag,

maar wij konden er nog achter liggen. Het plaatsje heeft een zeer luxe uitstraling met mooie trottoirs. Veel dure auto's in de straten en in de restaurants komen veel inwoners van Parijs dineren. Dat ligt met de auto op een uurtje rijden. Nadat we bij de bakker een broodje hadden gekocht, gingen we donderdag 30 mei weer verder. Het was wat bewolkt maar beslist niet koud. Ongeveer 5 km verder



passeerden we Auvers-sur-Oise, waar op het kerkhof daar, Vincent en Theo van Gogh begraven liggen.

Vanaf de kade vertrok net voor ons het luxe hotelschip Zwaantje. Aan boord Engelsen en Amerikanen, die hoogst waarschijnlijk het graf bezocht hadden. We hielden een mooi tempo van 10 km aan en kwamen na verloop van tijd aan bij de stad Pontoise. Hier voegde nog een Australische boot zich bij ons en in konvooi voeren we naar de wat verder gelegen sluis, die al open stond. Amper 10 minuten

later waren we al weer op weg. Bij km 9 voeren we voorbij de haven van Cergy, die behoorlijk vol lag. De Oise maakte een ruime bocht en zonder problemen kwamen we aan bij Conflans-Ste Honorine aan het einde van de Oise. Hier lagen veel vrachtschepen aan de kade, links en rechts. Vanwege de Hemelvaartsdag werd er niet geladen of gelost. Conflans ligt op de splitsing met de Seine, rechts naar Le Havre, maar wij gingen bakboord uit richting Parijs, nog 75 km verder.

Deel 5

Conflans- Ste Honorine - Parijs

Nadat we bij km 72 de Seine opdraaiden, hadden we in plaats van stroom mee, nu stroom tegen. We gaven wat gas bij want het stroomde ongeveer 1½ km per uur. Langs de kant lagen de peniches soms wel 6 dik tegen de kade, hier werd duidelijk niet meer mee gevaren. Er was niet veel vrachtaart, soms een enkele tegenligger. De bebouwing aan de kant van Conflans Ste Honorine was wel leuk, veel winkels aan het begin en tegen de heuvel ook veel luxe woningen. In de Seine liggen veel smalle, langgerekte eilanden. Door borden wordt aangegeven aan welke kant je moet passeren.



Zo voeren we kilometers verder, het hotelschip

Zwaantje en nog een plezierboot op ruime afstand voor ons. Bij km 49 kwamen we bij de sluis Bougival, waar we met de 2 andere schepen 3,25 meter ophoog werden geschut. Schutten deden we aan een trap, want er zijn in de Franse sluizen vaak weinig mogelijkheden om aan vast te maken.

Het ging prima en na de sluis kwamen we op een smaller deel van de Seine. Evenwijdig loopt er een veel breder deel van de Seine, waar vooral grote vrachtschepen gebruik van maken. Ter hoogte van km 45 kwamen we bij de voorstad Reuil Malmaison en zagen we een mooi aangelegde halteplaats helemaal voor ons alleen. Hier hebben we prima en rustig overnacht. Naast de plek was een leuk parkje met prachtige fontein. Op een cirkelvormig plein waren veel restaurants en eethuisjes. Hierboven luxe appartementen.



Later kwam er nog een grote Franse huurboot met 8

personen bij de plek aanleggen. Vrijdagochtend 31 mei, vertrokken de Fransen al weer vroeg en een half uurtje later vervolgden wij ook onze tocht, nog ongeveer 45 km en 2 sluizen te gaan.

Het eerste deel was nog mooi begroeid, maar verderop was er al meer industrie en bedrijvigheid. Bij Argenteuil passeerden we het havengebied van Parijs met een aantal insteekhavens. Maar op het water was geen drukte. Bij km 33, bij het eiland Saint Denis splitst de Seine zich weer, links het brede stuk, waarbij km 29 de toegang tot het Canal de Saint-Denis is. Dit kanaal gaat dwars door de stad en is een korte verbinding naar het Canal Saint-Martin. In het kanaal liggen een aantal sluizen en tunnels, met halverwege ook een jachthaven. Wij voeren door het smallere deel, wel een langere route, maar dan vaar je wel langs de Eiffeltoren, veel mooie bruggen en de Notre Dame. Het eerste deel was niet mooi, veel sloopvaartuigen langs de kant en een scheepswerfje. Verderop werd het wel beter. Bij km 25 werd de Seine weer breder, veel hoogbouw en kantoren. Aan beide zijden van de Seine lagen grote en kleinere woonschepen. Dit



ging nog meer dan 10 km door, er wordt veel op het water gewoond. De tegenstellingen zijn erg groot. Aan de kant veel imposante, glimmende gebouwen van b.v. Canal+, RTL en Microsoft en dan aan de waterkant tentjes en vreemde bouwwerkjes waar ook mensen wonen. Bij km 17 de driedubbele sluis van Suresnes, waar we vlot door konden. Bij km 10 zagen we voor het eerst de Eiffeltoren, boven de gebouwen uitsteken. Het blijft een iedere keer weer een

prachtig gezicht. Aan de kant een aantal grote cruiseschepen van Zwitserse reders. Op een eilandje bij km 7 staat een kleinere uitvoering van het Vrijheidsbeeld, dat we samen met de Eiffeltoren op de foto zetten. Bij km 5 voeren we langs de Eiffeltoren, waar veel toeristen stonden. Veel rondvaartboten die daar draaien. Op de kade stonden grote aantallen touringcars geparkeerd. Ontzettend druk overal, waarschijnlijk ook door het lange weekend rond de Hemelvaartsdag. We bleven mooi aan de kant varen, zodat de rondvaartboten geen last van ons hadden. We voeren onder talloze mooie en beroemde bruggen door langs het eiland Ile de la Cité met daarop de Notre Dame met zichtbaar de grote schade door de brand. Nadat we het naastgelegen eiland Saint Louis voorbij gevaren hadden, meldden we ons met de marifoon aan bij de haven Port de Paris l' Arsenal. Vanuit het havenkantoor wordt de sluis bediend, die toegang geeft tot het Canal Saint-Martin. We moesten 5 minuten wachten. Zodra we de langgerekte haven invoeren, zagen we de boten al dubbel liggen. Dat was niet een goed teken, alles lag vol. Via de marifoon werd ons verteld dat we verderop

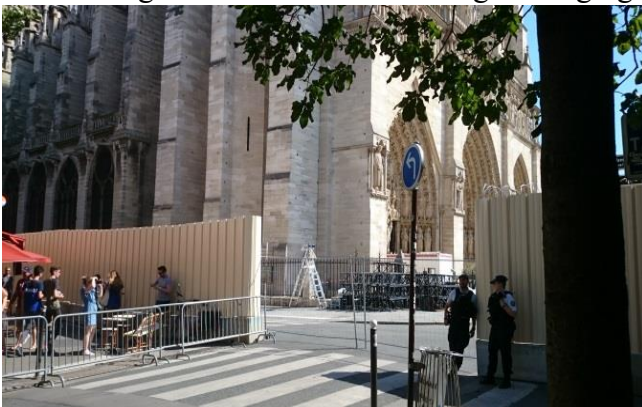


langsij een zwart schip moesten vast maken. Er was wat onduidelijkheid over de naam van dat bewuste schip, maar uiteindelijk vonden we het wel. Het bleek een voormalig vrachtscheepje te zijn, die ook al langsij een ander schip lag. Geen ideale plaats, want we moesten over twee flinke en hogere boten klimmen om op de kant te komen. Met de papieren meldden we ons bij het havenkantoor. We hoorden dat er voorlopig geen andere optie was en we over een paar dagen konden informeren naar een

andere plaats, als er weer boten waren vertrokken. Het was niet anders, we moesten ons maar even behelpen. Zaterdagmorgen (1 juni) was het prachtig weer. Terwijl ik naar het havenkantoor liep om munten voor de wasmachine te halen, zag ik een paar lege plaatsen. En warempel, we mochten de boot al verplaatsen naar box 85, een mooie plek langs 2 lagere boten. Langsij een steiger, met de kuip naar het park, lagen we hier prima voor de komende week. Verder de zaterdag eerst besteed aan praktische zaken, zoals wassen en boodschappen. Het was ook te warm om veel te doen.



Ook zondag werd een zeer warme dag. Toch gingen we 's ochtends naar de grote markt, die vlakbij het Place de la Bastille, naast de haven gehouden wordt. 's Middags de stad in en lopend naar de Notre Dame, deze is door schuttingen afgezet. Ook het grote plein er voor was niet meer toegankelijk. Alles werd bewaakt door politie. Wel werd alles druk gefotografeerd door de zeer vele toeristen. De wegen langs de kaden van de Seine zijn op zondag het domein van fietsers en wandelaars. Door het mooie weer werd hier druk gebruik van gemaakt.



Deel 6

Parijs - Saint Mammès

Maandag 3 juni begon met motregen, hoewel het niet koud was. Dus een mooie gelegenheid om het verslag en fotoboek weer bij te werken, terwijl Joke naar de kapper, vlakbij de haven was. 's Middags konden we er wel op uit. Ook dinsdag begon met regen, maar 's middags was het droog.

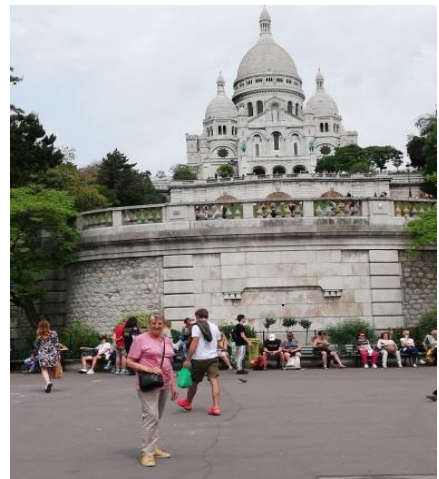
Bij het metrostation Bastille kochten we 10 kaartjes voor € 14,90, een prijs die al jaren niet veranderd is. We reden met de metro naar de Sacré Coeur, waar het ontzettend druk en warm was.

Dit blijft een belangrijke trekpleister van Parijs. Op het vlakbij gelegen Place du Tetre was het aanmerkelijk rustiger. De



tekenaars deden hun best om klanten te

trekken, maar er was niet veel animo. Daarna eerst nog een stuk door de omgeving gewandeld en later met de metro terug naar de haven. Juist op tijd voor een hevige onweersbui. Dit was echt een weersverandering, want woensdag was het koud en veel regen. Dus zijn we niet meer de stad in geweest. Daarom besloten we donderdag 6 juni, om dan maar



een dag langer blijven. Omdat we bij aankomst gezegd hadden dat we vrijdag weer weg zouden, gingen we dit even melden bij het havenkantoor. Hier bleek dat plaats 85, waar wij lagen, voor vrijdag al was gereserveerd. We mochten de boot wel verleggen op plaats 71. Voor ons prima, want nu lagen we nog dichterbij het toiletgebouw. 's Middags reden we met de metro naar de Arc de Triomphe, waar het ook erg druk was. Via de Champs-Élysées, de Tuileriën en de Seine liepen we met mooi weer terug naar de haven. Een flinke wandeling, maar een beetje beweging is wel goed.

Helaas begon vrijdag ook weer met regen, hoewel het later weer droog werd. Een mooie gelegenheid om de was te doen en later nog



wat boodschappen. 's Middags maakten we nog een mooie wandeling door de Marais. In de nauwe straatjes zagen we veel winkeltjes en restaurantjes. Ook het vlakbij gelegen Forum des Halles zag er imposant uit. Met de laatste metrokaartjes reden we terug naar de haven, waarna we het rustig aan deden.

Zaterdagochtend (8 juni) vulden we de watertank en rekenden onze acht dagen verblijf af bij het havenkantoor. Vanuit het havenkantoor werd de sluis naar de Seine voor ons bediend en rond 10 uur voeren we weer stroomopwaarts. Na een paar kilometer zagen we de splitsing naar de Marne, maar wij bleven op de Seine. In dit deel van de rivier liggen de dubbele sluizen gemiddeld 10 km van elkaar en zijn 180 mtr lang. Ook lagen hier veel bedrijven links en rechts van het water. Verderop werd duidelijk dat we vlak bij vliegveld Orly voeren. Het was heel imposant om de soms erg grote vliegtuigen pal over ons heen te

zien vliegen. Bij de sluis van Ablon werden we onaangenaam verrast. De wanden van de sluis waren schuin en er was niemand om een lijntje aan te pakken. Er zat niets anders op dan maar te blijven drijven, terwijl we bijna 2 mtr omhoog werden geschut. Dit viel door de harde wind nog niet mee, maar met de boeg- en hekschroef lukte het redelijk. De volgende sluizen hadden gelukkig weer rechte wanden. De omgeving werd steeds groener en we zagen ook veel luxe woningen en buitenhuizen. Het bleef gelukkig droog, alleen stond er een flinke wind. Na 52 km vonden we het welletjes. Bij de sluis Vives Eaux schutten we eerst 3 mtr omhoog en meerden toen af aan de kade bij 2 vrachtschepen, met toestemming van de sluiswachter. Het zonnetje scheen eindelijk weer, dus eerst maar even bijkomen in het zonnetje achter in de kuip. We hadden een zeer rustige nacht, wat een heel verschil was met een levendige stad, zoals Parijs. Geen sirenes en andere herrie meer, hier hoorden we vogeltjes fluiten.



Zondag 9 juni was het wisselend bewolkt toen we weer vertrokken. Al snel kwamen we bij de stad Melun, waar de kade vernieuwd en geschikt gemaakt was voor de pleziervaart. Helaas begon het



weer te regenen en juist voordat we zouden schutten in de enige sluis voor deze dag. Maar alles ging vlot en na 23 km meerden we af aan de kade van Samois-sur-Seine, gelegen in een zijarm. Hier hadden we geen last van de scheepvaart. Het weer klaarde op en het was weer droog. 's Middags liepen we even via wat steile straatjes naar het marktplein, waar het erg rustig was. Samois-sur-Seine is gebouwd op een heuvel, vlak bij het bos van Fontainebleau. Het in dit bos gelegen beroemde kasteel lag op 6 km afstand. Het

is iedere eerste zondag van de maand vrij te bezichtigen.

Maandagochtend 10 juni deden we eerst wat rustig aan en tegen koffietijd vertrokken we weer met licht bewolkt weer. We hadden nog 12 km te varen tot aan Saint Mammès, waar we de Seine na ruim 160 km zouden verlaten. Hier wilden we ook diesel tanken, maar een prijs van € 1,90 voor een liter diesel was ons toch echt te gortig. Hier werd echt misbruik gemaakt van het feit dat er aan de waterkant zo



weinig tankstations zijn. We hebben er ook niemand zien tanken. In Saint Mammès was wel een nette haven met de bakker vlakbij. Het plaatsje stelde niet veel voor, dus na de lunch vertrokken we weer. Bij deze plaats is ook de afslag naar het Canal du Loing, wat ons doel was. Sinds ons vertrek van huis hebben we nu ruim 1000 km afgelegd!

Bij Saint Mammès draaiden we het Canal du Loing in waarvan het eerste stuk langs Moret-sur-Loing gaat. Hier lagen veel oude peniches aan de kant. Ook was er een werf, waar nog gewerkt werd. Even voor 13:00 uur kwamen we bij de eerste sluis (sluis Moret nr. 19) waar de lichten uit waren. Wel stond dat er een videocamera was, maar er gebeurde niets. Via PC Navigo vonden we een telefoonnummer dat we belden. Er zou iemand komen, zo werd er gezegd en inderdaad nog geen paar minuten later sprongen de lichten op rood/groen. Na invaart van de sluis stond er een vriendelijke jongeman op de kant, die ons een



afstandsbediening gaf en in keurig Engels alles uitlegde. Direct na het schutten zagen we een andere Bege liggen, die onze kant opkwam. Het bleek een 950 OK te zijn, met Franse registratie en een Engels sprekende dame in de kuip. Heel apart, want zo ver in Frankrijk zagen we nog niet eerder een Bege-boot. Het kanaal slingerde zich door een mooie en groene omgeving met een jaagpad ernaast waar veel gefietst werd. De sluizen lagen gemiddeld op een kleine 3 km van elkaar. We hoefden maar op de blauwe knop te

drukken en de deuren gingen open. Alles werkte feilloos, de techniek zag er ook vrij nieuw uit. In sluizen met een verval van 3 mtr waren glijstangen aangebracht. Bij het omhoog schutten komt het water uit de bodem omhoog, waardoor je heel geleidelijk stijgt. Na 7 sluizen en 20 km kwamen we bij de stad Nemours, waar bij een park een ponton lag voor de pleziervaart. Na een rustige nacht liepen we dinsdag 11 juni eerst door het stadje. Bij het kasteel/museum maakten we foto's. Na een wandeltocht en het kopen van een broodje vertrokken we weer. Eerst sluis 12 en toen de stad uit. Ook nu verliep alles voorspoedig, mooie omgeving en prima werkende sluizen. Helaas betrok de lucht en tegen lunchtijd kwamen we aan bij een halte Fluvial, bij het plaatsje Souppes-sur-Loing. Er lagen veel onbewoonde schepen, op enkele zagen we mensen. Helemaal vooraan was nog juist een plek vrij, precies bij de water/elektra paal. Mooier kon niet. Na een broodje liepen we even naar het dorp, waar veel winkels gesloten en leeg waren. Ook hier sloeg de recessie toe.

We waren net terug bij de boot, toen het vreselijk begon te regenen. Dit duurde de hele avond.



De volgende ochtend (woensdag 12 juni) scheen de zon weer, toen we vertrokken. We voeren weer door een prachtige omgeving, veel groen en soms wat aardige huisjes aan de kant. We hadden nog 19 km te gaan in dit mooie kanaal. Helaas betrok ook nu weer de lucht, maar het bleef droog. De sluisjes werkten weer prima en zo stelde het schutten ook niet veel voor. Bij groen licht invaren, boot vast maken, blauwe stang omhoog duwen en nog geen 10 minuten later voeren we al weer verder.

Bij km 0 lag rechts het Canal d'Orléans, wat buiten gebruik

en in verval geraakt is. Vroeger kon je zo naar de stad Orléans varen. Vanaf hier ging het kanaal verder als Canal de Briare, ongeveer 55 km en 36 sluizen. Dit is het oudste kanaal van Frankrijk, het werd in gebruik genomen in 1642 om hout naar Parijs te vervoeren. Sluis 36 en sluis 35 lagen 800 mtr van elkaar. Tijdens het schutten begon het al te regenen, het hevigst toen we juist tussen de 2 sluizen voeren. Even later kwamen we voorbij een lange kade, waar een paar vrachtschepen lagen. Op het einde lag een peniche, die als woonschip gebruikt werd. Even daarvoor was volop ruimte, waar we de boot vast maakten. Achteraf bleken we naast het politiebureau te liggen, veiliger kon haast niet. We konden stroom en water nemen, dus prima voor elkaar. Na de regen, kwam weer zonneschijn en we konden de stad in, Châlette-sur-Loing, wat tegen Montargis aanlag. Vlak bij was een supermarkt, waar we eerst heen gingen. Het bleek een leuke stad te zijn, echt de moeite van het bekijken waard, met veel grachtjes.

Donderdagochtend (13 juni) scheen de zon en we deden rustig aan. Een kleine was doen en verder bij een in de buurt gelegen Super U diesel gehaald in jerrycans. Het scheelde zelfs € 0,53 per liter met het tankstation in Saint Mammès! Na de lunch gooiden we de touwen los en voeren naar sluis 34, die nog automatisch open ging. Amper 300 mtr verder lag sluis 33 met hoge muren, die al open stond. Een medewerker van de VNF pakte de lijnen aan.

Nadat we ruim 3 mtr omhoog waren geschut, moest de afstandsbediening weer worden ingeleverd. De vriendelijke man legde ons uit dat de komende sluizen met de hand bediend werden. Hij belde door naar de volgende sluis die al open stond voor ons. Ook hier weer een vriendelijk jonge man, die de komende sluizen voor ons zou bedienen. Prima service.



We gaven aan deze dag nog maar 2 sluizen verder te gaan tot net na sluis 31. Naast de sluis werd gewerkt aan het fietspad. Helemaal nieuw geasfalteerd. Dit pad bleek de fiets verbinding te zijn tussen Trondheim (Noorwegen) en Compostella in Noord Spanje. Volgens onze waterkaart zou een paar honderd mtr na de sluis een mooie aanlegplaats te zijn met picknickbanken. En inderdaad, een prachtige plek en mooi aangelegd. Het zonnetje scheen weer, het zag er goed uit. Ook de



temperatuur steeg eindelijk weer. Eerst de boot wat schoon gemaakt en toen lekker rustig aan gedaan. De vogeltjes floten, we lagen echt in de natuur. Ook een zeer rustige nacht. 's Nachts regende het maar 's ochtends scheen de zon weer. We hadden afgesproken dat we om 9 uur weer bij de volgende sluis zouden zijn. En ook de jongeman was er weer, toen we aan kwamen varen. De komende 4 sluizen, die amper 400 mtr van elkaar lagen, gingen we totaal zo'n 15

mtr omhoog. We gaven aan te stoppen bij het plaatsje Montbouy dat na de sluizen 8,5 km verder lag. Daar was een halte Fluvial en daar vlak bij waren 4 kastelen en een Gallo-Romeins amfitheater.

Toen we er later met de fiets heen reden, bleken de kastelen goed verstopt te zijn in parken die niet toegankelijk waren. Het amfitheater konden we wel vinden. De rest van de middag deden we weer rustig aan. Zaterdag 15 juni werd op de afgesproken tijd om 9 uur voor ons de sluis opengedraaid.

Hier gingen we 5,12 mtr omhoog. Ook de volgende sluis werd door dezelfde sluiswachter bediend. Bij Cotillon-Coligny was ook een aardige aanlegplek, maar we waren nog maar net weg. Hierna



volgden 3 sluizen die erg dicht bij elkaar lagen. Bij schutten hadden we bekijks van Nederlanders, die in de buurt op een camping stonden. Ze waren verbaasd dat we helemaal uit Leeuwarden kwamen met de boot. Ook zagen we groepjes fietsers voorbij komen, ook allemaal Nederlanders die uitbundig zwaaiden. Voor de middagpauze, die hier geldt voor de sluizen van 12 tot 13 uur, legden we aan tegenover restanten van een sluisentrap die onder Henri IV gebouwd werd van 1604-1611.

Na nog eens 3 keer schutten binnen één kilometer legden we aan bij een keurig aangelegde halteplaats bij het plaatsje Dammarie-sur-Loing. Er was gratis stroom en water! We hadden er voor deze dag 11 km op zitten. Het plaatsje zelf was in diepe rust, alleen in de brasserie was volk. Veel luiken van de huizen zaten dicht. Ook kwamen er geen boten meer langs.

Zondag 16 juni voeren we eerst bijna 5km door een heel mooie omgeving. Het kanaal maakte veel bochten, af en toe een brugje en zo kwamen we rustig aan bij Rogny-les-Sept-Ecluses. Het dorp dankt zijn naam aan de historische sluizentrap, die uit 7 sluizen bestond. Het werd in opdracht van koning Henri IV gebouwd en in 1642 in gebruik genomen. Na 245 jaar werd het in 1887 gesloten. Het kanaal werd een stukje verlegd en er kwamen 6 sluizen voor in de plaats. De sluizentrap trekt veel publiek en ook hotelschepen leggen er aan. Uiteraard maakten wij ook veel foto's. Met de sluiswachter maakten we een praatje en hij gaf aan dat we direct wel omhoog konden schutten, als we wilden. Dat vonden we een goed idee en zo gingen we over een afstand van 1,6 km en via de 6 sluizen ruim 25 mtr omhoog. Dit ging zeer vlot, de sluiswachter pakte met een haak onze 2 lijnen aan, deed ze om een bolder en zo gingen we per keer 4,20 mtr omhoog. De volgende stond



dan al weer open en herhaalde de procedure zich. In iets langer dan een uur waren we boven. Er volgde een rustige bochtige tocht door een mooie natuur, links en rechts veel groen. De oevers nodigde niet uit tot aanleggen, want er lagen vaak stenen. Maar na bijna 5 km kwamen we op een schitterende picknickplek, vlak voor sluis 12, Gazonne. Er stonden witte paaltjes, waaraan we vast konden maken. Links en rechts lagen twee meren, die ook het water voor het kanaal op peil

houden. De zon scheen uitbundig, wat wilden nog meer? Het was een rustige nacht.

Maandag iets voor 9 uur kwam er een oude sleepboot aan, die met ons ging schutten. We gingen nu de komende 11 sluizen omlaag. De eerste 8 werkten automatisch. Ze gingen open en na het invaren hoefden we alleen maar op een blauwe knop te drukken en zakten kalm naar beneden. De sleepboot Planction ging voorin liggen en dan pasten wij er nog achter. Na sluis 5 splitste het kanaal zich. Het doorgaande stuk voert via een aquaduct van 662 mtr over de Loire. Hierover later meer. Wij namen eerst het oude kanaal dat naar de stad Briare voert. Hier was de diepgang maar 1,2 mtr, waardoor de Planction



regelmatig de bodem raakte. Maar in de haven van Briare wilden ze diesel tanken. De boot zag er sowieso erg verwaarloosd uit, dus ze zaten er niet mee. In Briare kwamen we in een keurige haven met mooie steigers, tegen ook nog een zeer betaalbare prijs van € 13,- per nacht inclusief water en stroom.



We bleven 2 dagen in Briare. Maandag 17 juni wandelden we 's middags eerst naar het beroemde aquaduct, dat het langste van Frankrijk is. Het kon niet missen, overal zag je borden die de richting aangaven. Het werd ontworpen door Gustav Eiffel, wat erg herkenbaar was. Alle delen zijn geklonken. Het is gebouwd door een bedrijf uit Creil (Fr) in 1893. Ook lijkt het architectonisch veel op de beroemde brug Alexander III in Parijs. De lengte van het aquaduct is 662 mtr en het is 11,5 mtr breed. Het voert over de Loire, die niet bevaarbaar is door de ondiepten, zandbanken en draaikolken.



Het trekt veel bekijks en je kunt er links en rechts van het water langs lopen. Dinsdag maakten we nog een mooie wandeling in de buurt van de haven, waar een paar bijzondere boogbruggen waren, waaronder de "Rialtobrug".

Woensdag 19 juni meldten we ons weer bij sluis 2 in Briare, waarna we terug konden varen naar



het Canal lateral à la Loire dat over het aquaduct voerde. Eerst moesten we even wachten op een rondvaart boot, die van de andere kant kwam. Je kunt elkaar namelijk niet passeren en er geldt de regeling dat je er pas mag invaren als er geen schip aan komt. We hadden nog maar 20 mtr gevaren toen er van de andere kant weer een boot aan kwam. Maar die moest nu eerst op ons wachten, wat hij ook keurig deed. Hierna volgde een lang stuk kanaal wat veel hoger lag dan de omgeving. Af en toe zagen we

alleen maar daken van huizen. We passeerden mooie dorpjes zoals Châtillon-sur-Loire, Beaulieu-sur-Loire en Belleville-sur-Loire, waar verschillende bootverhuurders waren. Na bijna 20 km kwamen we bij de eerste sluis in dit deel van het kanaal. Bij Belleville zagen we ook een kerncentrale. Bij Sury-près-Léré was een mooi aangelegde kade met water en stroom, waar je 2 nachten gratis mocht liggen, waar we vast maakten voor de nacht. Het weer was nog steeds goed. Echter omstreeks 5 uur kregen we een hevige onweersbui, die maar een half uurtje duurde en daarna scheen de zon alweer. Donderdags voeren we met wisselvallig weer verder. Af en toe een beetje regen. Ook het landschap was wisselend. Zo voeren we door een bosachtige omgeving en even later hadden we een wijds uitzicht over de velden, rood van de klaprozen met in de verte heuvels. De sluisjes werden weer vlot bediend en zo kwamen we voorbij St-Thibault aan de ene zijde en aan de overkant de plaats St-Satur. We voeren nog even verder tot we na 2 km



bij Ménétréol-sous-Sancerre aan kwamen. Hier was een aanlegkade waar we aanlegden. Er lagen al 2 boten, maar er was nog plaats. Even later kwam een grote huurboot voor ons liggen met 3 paren uit Israël, achter ons lagen Amerikanen. In korte tijd kwamen er nog een paar bij. Bij het tegenover de kade gelegen hotel-restaurant kon je een sleutel halen om stroom en/of water te nemen. Dit kostte € 4,50 per item. Als je niets wilde gebruiken kon je verder wel gratis liggen.

Het werd weer zonnig, zodat we na de lunch de fietsen pakten en via St-Satur naar Sancerre reden. Dit viel nog niet mee, want Sancerre ligt op een heuvel en ligt rondom tussen de wijngaarden. We hebben hele eind gelopen, want fietsen was geen doen, zo steil ging de weg omhoog. Sancerre is



een mooie oude stad met een toren uit de XIV de eeuw. Er zijn een aantal bekende wijnhuizen, waar je een rondleiding en proeverij van Loire wijnen kon doen. Ook was overal wijn te koop, maar wel flinke prijzen! Het uitzicht over de omgeving was geweldig. Terug naar de aanlegplaats hoefden we nauwelijks te fietsen, want we rolden zo naar beneden. Vrijdag 21 juni deden we eerst een

rondwandeling door het plaatsje Ménétréol-sous-Sancerre. Erg oud allemaal, maar wel leuk met smalle straatjes. Er waren zelfs huisjes uit de 12de eeuw. Een oud viaduct liep over het dorp, waar we heen klommen. Je had er een mooi uitzicht over de omgeving en wijngaarden. Terug bij de kade haalden we bij de bakker nog een brood en vertrokken weer. Slechts een km verder stond de sluis al open voor ons. De sluismeesters vragen steeds hoe ver we willen en bellen dan door naar de volgende. Het werkt allemaal perfect. De omgeving langs



het kanaal was ook nu weer wisselend. Af en toe een klein dorpje en dan weer graanvelden of bos. Nu even geen wijngaarden meer. Echt mooie aanlegplaatsen waren er niet. Van een sluismeester hoorden we dat in het plaatsje Beffes wel een goede plek was, vlak voor de sluis. Dat bleek inderdaad een prima aanlegplaats te zijn. Mooie steigers in een inham. Via een soort zuil op de kant konden we met een betaalkaart stroom en water nemen voor slechts € 6,- voor 24 uur. Zaterdag (22 juni) regende het

eerst nog, maar tegen koffietijd was het droog en werd het zonnig. We hadden geen haast en deden kalm aan. Langs het kanaal liepen we even naar het dorp, waar weinig beweging was. Bij de sluis spraken we met de sluiswachter af dat we om 13 uur weer verder wilden. Om die tijd stond de sluis dan ook al open voor ons. Amper 4 km verder kwamen we bij 2 sluizen, erg kort achter elkaar, in de plaats Marseilles-les-Aubigny. Direct hier achter lag een jachthaven met steigers. Er lagen wat boten uit de buurt, waar wat aan geklust werd

. Aan een lege steiger legden we aan. Er was wel een mooi havengebouw, waar niemand te bekennen was. Het kanaal liep hier vlak langs de Loire, waar we even gingen kijken. Er lagen een aantal zeer platte antieke houten boten met weinig diepgang en zeil, die waarschijnlijk speciaal voor de ondiepe Loire waren gebouwd. In het dorp was niets te beleven. Zondagochtend scheen de zon al uitbundig toen we weer vertrokken. Ons doel was het plaatsje Cours-les-Barres, waar een grote rommelmarkt werd gehouden. Het was



maar 5 km varen, dus voor tieners waren we er al. Er lag een hotelschip van 40 mtr aan de kade en 2 andere plezierboten. Maar met een beetje improviseren konden we er nog bij. In het dorp was het een drukte van belang. Het terrein waar de markt was stond goed vol en er waren al veel mensen op de been. Qua rommelmarkt week het niet veel af van wat wij in Nederland gewend zijn. Wel werd er 's ochtends al wijn en rosé verkocht in plastic glaasjes in een kraampje, dat zien we thuis dan weer niet. De rest van de middag zochten we de koelte bij de boot op. Maandag 24 juni scheen de



zon alweer en het beloofde een warme dag te worden. We vertrokken bijtijds om ruimte te maken voor het hotelschip dat vandaag ook zou vertrekken. Door de bosrijke omgeving voeren we rustig weer verder. Na een half uur eerst een sluisje en daarna kilometers groen, links en rechts. Na een uur varen kwamen we bij de dubbele sluis van le Guétin waar we in 2 etappes 9,23 mtr omhoog gingen. Aan een touw met haak haalde de

sluismeester onze lijnen omhoog. Daarna kwam er een soort Niagara waterval de sluis in. Maar aan 2 lijnen was het goed te doen. Direct na de sluis voeren we via een aquaduct van 370 mtr over de rivier de Allier, die hier uitmondt in de Loire. Het is een stenen aquaduct bestaande uit 18 bogen dat in 1838 in gebruik werd genomen. Het kanaal slingerde zich via veel bochten weer verder. We



passeerden een paar kleine dorpjes. Na 10 km kwamen we bij een T-splitsing. Rechtdoor het kanaal en links af een zijkanaal dat naar de stad Nevers voerde aan de Loire. Via 2 automatische sluisen zakten we weer 8 mtr en zo kwamen we in de jachthaven van Nevers. Een vrij nieuwe haven, waar

ook veel vaste ligplaatsen waren. Maar voor passanten was er plaats genoeg. Hier wilden we 2 dagen blijven.



Deel 9 Nevers - Digoin

Dinsdagochtend 25 juni haalden we met de fiets eerst boodschappen in Nevers. De jachthaven ligt aan de andere zijde van de Loire, maar via een brug was het niet ver. De temperatuur liep al weer behoorlijk op, maar we hadden de boot mooi in de schaduw van een boom. Verderop waren werklieden bezig om het beton bij de walkant te verwijderen, wegens scheuren. Helaas kwamen ze na de middag steeds dichterbij en op een bepaald moment nog

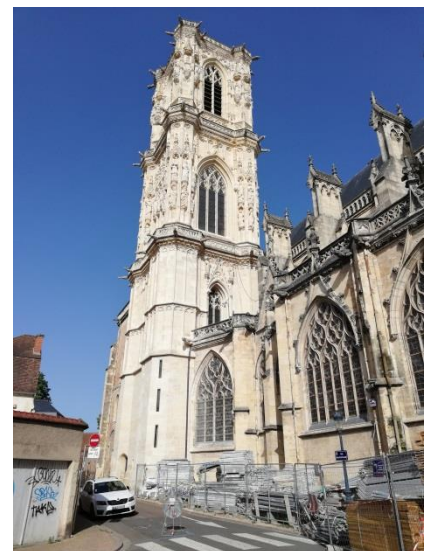


inlichten, maar hij gaf aan dat hij ook niet wist, wanneer er gewerkt werd. Dit was natuurlijk onzin, want de werklui waren al uren bezig en we lagen vlak voor zijn kantoor. Toen ik zei dat ik nu in de hitte ook nog eens de boot moest schoonmaken en hij wel 2 douchemuntjes mocht geven voor al het ongemak, kon dat ook niet. Als ik klachten had moest ik maar een brief schrijven naar de gemeente. We verlegden de boot helemaal achterin de haven, waar we verder nergens last meer van hadden. Op internet vonden we een email adres van de gemeente, waar we in het Engels ons beklag over de havenmeester deden. Die had meer tijd voor zijn telefoon dan voor wat anders. De volgende morgen, toen het nog niet zo warm was zijn we lopend de stad in geweest om foto's te maken van de mooie stad. Heel veel historische gebouwen en een prachtige kathedraal.

Donderdag 27 juni vertrokken we weer en kwamen via de twee automatische sluizen weer terug op het lateraal kanaal. Ook nu scheen de zon al weer uitbundig en werd het steeds warmer in de boot. Via veel bochten, varend tussen links en rechts bomen en



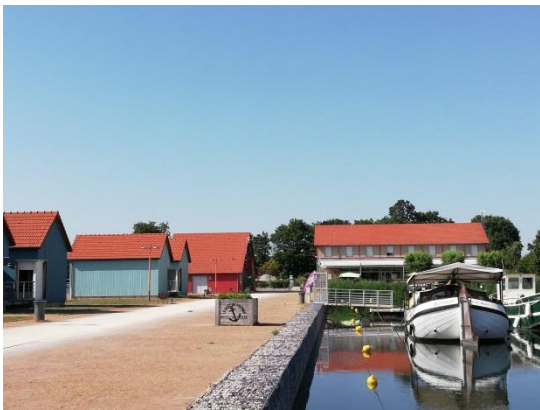
maar een halve meter van de boot. Rond de meerpaal, waar de boot aan vast lag, werd met pikhouwelen het beton verwijderd, wat veel stof gaf. Niemand had ons gewaarschuwd of aan gegeven om de boot te verplaatsen. Op een bepaald moment werd het ons toch te gortig. Ik vond de havenmeester en deed mijn beklag. Hij gaf aan er niets aan te kunnen doen. We mochten de boot gerust op een nadere plek leggen. Hem gezegd dat hij ons wel had mogen



veel groen kwamen we 's

middags na 3 sluizen in Fleury-sur-Loire aan, waar net voorbij de sluis een halte Fluvial was. Er lag geen enkele boot, dus we legden aan naast de stroompaal. Door de hitte maakte de koelkast overuren, zodat walstroom wel belangrijk was. Er stond een houten gebouwtje en een grote partytent, waar mensen zaten aan tafeltjes. Er werd jeu

de boules gespeeld. We zetten de stoelen onder de bomen, zodat we het best konden uithouden. Later kwamen er een paar huurboten bij en op het laatst van de middag lag alles vol. Een internationaal gezelschap, zo bleek later. Engelsen, Belgen, Fransen en voor ons een Pools gezin. De Poolse man had een probleem, hij kon de vuldop van de watertank niet openen omdat de zoon de sleutel over boord had laten vallen. Hij kwam (in het Duits) vragen of we helpen konden. In de dop zat een vijfkantige opening van bijna een centimeter, waar een speciale sleutel voor nodig was. Eerst geprobeerd met de grootste inbussleutel aan boord, maar dat lukte niet. Maar met een zeskantige pijpsleutel lukte het na wat gepruts toch en was het gezin ons dankbaar. Met deze hitte de watertank niet kunnen vullen was ook geen pretje. Later bleek dat het houten gebouwtje een soort restaurantje was en de tent het terras. Ondanks dat Fleury een heel klein dorpje was, had het wel een bakker, waar Joke de volgende ochtend brood haalde. Al vroeg waren we weer op pad (vrijdag 28 juni) omdat we hadden afgesproken dat we om 9 uur bij de 5 km

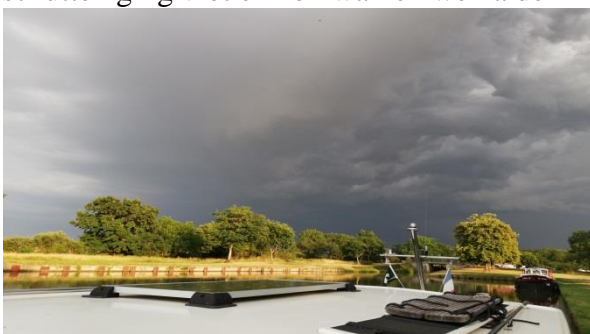


verder gelegen sluis zouden zijn. Die werd vlot bediend evenals de volgende, die slechts een km verder was. Hierna volgde het laatste stuk naar de jachthaven van Decize. Die ligt in een brede verbinding tussen het lateraal kanaal en het kanaal de Nivernais, waar we twee jaar geleden hadden gevaren. Een vrij grote haven, waar ook een botenverhuurbedrijf was. Verder stonden er bij de haven gîtes (huisjes die verhuurd werden) en was er een hotel. Alles zag er verzorgd uit. De steigers werden afgesloten met een hek, dat met een elektronische sleutel geopend konden worden. Erg veilig allemaal en voor een zeer redelijk tarief van € 10

incl. elektra en water. De stad Decize wordt aan alle kanten omgeven door water: de Loire, het lateraal kanaal, het Canal du Nivernais en verder loopt door de stad ook nog een oude arm van de Loire. Maar door de zeer hoge temperaturen gingen we deze keer de stad niet in. Alleen in de schaduw en met de ventilator op de hoogste stand was het vol te houden.

Zondagochtend 30 juni tankten we eerst diesel en vertrokken weer. Het landschap gaf nog steeds hetzelfde beeld. Bomen langs het kanaal en dan weer weilanden met vee of landbouw. De zon

scheen al weer volop en de temperatuur liep al weer op. Maar varend viel het gelukkig mee. Het schutten ging vlot en zo kwamen we na de middag aan in Beaulon, waar we aan konden leggen in



een breder stuk van het kanaal, vlak voor de sluis. Onder de bomen stonden ook een aantal campers. Gratis stroom en water, mooier kon het niet. Later op de middag kregen we een flinke onweersbui over ons heen. Na een rustige nacht lagen we (maandag 1 juli) om 9 uur voor de sluis volgens afspraak. Ook nu weer hetzelfde ritme en omgeving. Met deze temperatuur was varen nog het beste. Af en toe kwamen de Loire en het kanaal erg dicht bij

elkaar, zoals bij Diou en Mortillon. Vlak voor de stad Digoin was de aftakking naar de 56 km verder gelegen stad Roanne. Hier hadden we ook heen willen varen. Maar door de te verwachten lage waterstand en 10 sluizen heen en ook weer terug, lieten we dit plan maar varen. Pal vóór de laatste sluis van het lateraal kanaal en het aquaduct bij Digoin moesten we even wachten, omdat er al een schip in de



sluis lag. We legden de boot vast aan stevige palen onder hoge platanen. We vonden dat eigenlijk wel een geschikte overnachtingsplaats, omdat er ook een lekker windje stond. Dus wandelde ik even naar de sluis en sprak met de sluiswachtster af, dat we bleven liggen en de volgende dag om 9 uur weer verder wilden. Ze vond het een prima idee. Er was onweer voorspeld, de lucht betrok en het begon harder te waaien. Maar op wat lichte regen na en wat gedonder in de

verte bleef het daarbij. Helaas koelde het ook niet erg af. Dinsdag 2 juli, werden de sluisdeuren even na 9 uur geopend en konden we invaren. We gingen 4 mtr omhoog en voeren aansluitend via het aquaduct over de Loire. Direct hierna ging het Canal lateraal à la Loire over in het Canal du Centre, dat na 112 km en 61 sluizen uitmondt in de Saône.



Deel 10

Digoin – Chalon sur Saône



In Digoin (2 juli) legden we de boot even aan een kade om brood te kopen. Twee jaar geleden waren we hier ook al, dus besloten we om weer verder te varen. We voeren de jachthaven voorbij en het verhuurbedrijf van Canalous, waar nog veel boten lagen. Ook lag er een gezonken boot. Eerst wat industriegebied en daarna een bochtig traject van 7 km. Hierna kwamen we bij de eerste sluis, die nu niet meer handbediend werd. De sluisdeuren stonden open en het groene licht brandde, dus we konden zo invaren. Omdat we nog steeds

omhoog gingen en er verder geen bediening was, moesten we nu zelf de lijnen boven vast maken. Via een trapje in de sluis klom ik naar boven en deed de touwen om een bolder. Er stonden 4 palen, in elke hoek van de sluis één, waaraan een blauw touw en een rood touw bevestigd was. Na een ruk aan het blauwe touw gingen de deuren dicht en stroomde het water binnen. Binnen een paar minuten waren we omhoog geschut en gingen de deuren weer open. Voorlopig werd dit systeem toegepast in de volgende sluizen. Niet moeilijk om te doen. We voeren weer verder door een mooie omgeving. Na een paar kilometer veranderde het landschap. Het gebied werd heuvelachtig en er was veel landbouw gebied. Langs het kanaal stonden nu veel hoge struiken en soms liep er een weg langs. Heel anders dan het beboste gebied van de laatste tijd. Bij de volgende sluis moesten we even wachten, omdat er al een schip in lag. We maakten de boot vast aan 2 bolders, vlak voor de sluis.



Via het pad kwam er een agent van de Gendarmerie National, brigade Fluvial op ons af. Hij stelde zich keurig voor en gaf aan dat hij een controle kwam uitvoeren. Hij wilde graag de paspoorten, eigendomsbewijs, reddingvesten en de brandblusser controleren. De papieren waren in orde, de reddingvesten waren voor vertrek voorzien van nieuwe patronen, dus ook in orde. Maar onze brandblusser bleek ouder dan 2 jaar te zijn en voldeed dus niet aan de Franse wet. Maar hij was soepel en schreef een soort van protocol uit met een email adres. We moesten een nieuwe brandblusser kopen en dan het

aankoopbewijs per mail toesturen. Het hoefde ook niet a la minuut, voor september was prima. Bij de aanlegkade in Paray le Monial, waar we na 5 km aankwamen, werd ook gecontroleerd. Paray is een erg mooi stadje. Het viel ons de vorige keer ook al op, dat de stad zo verzorgd was. Mooie

trottoirs en alles schoon. Deze stad trekt in de zomer zeer veel mensen naar de kathedraal. Vlak bij de aanlegkade werd een groot tentenkamp opgebouwd, waar diensten gehouden worden, die ook massaal bezocht worden. Bij de halte Fluvial stonden bomen, waar 's avonds een paar mensen takjes uit plukten. Joke ging eens vragen en er werd haar verteld dat ze lindebloesem plukten en dat hiervan thee gemaakt kon worden. Dit werkt erg rustgevend!

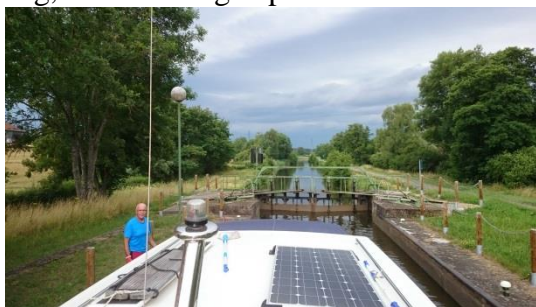
Woensdag 3 juli ging de reis weer verder en hadden we als doel de plaats G nelard, 20 km en 7 sluizen verder. Het werd weer erg warm, maar het woei gelukkig ook wat. Alles verliep naar wens en zonder



problemen kwamen we na de middag aan. Er lagen een aantal boten langs de kant, waarvan de meeste hier langdurig bleven. Maar er was plaats genoeg, water en stroom en ook nog gratis! Tegen de avond kwam er een man van de VNF bij ons vragen, wanneer en hoe laat we weer wilden vertrekken. Voor ons standaard 9 uur, want dan



werken de sluisen weer. Geen probleem, zei de man en inderdaad donderdagochtend om 9 uur sprong het licht weer op groen en konden we weer schutten. Ook nu voeren we door een mooi, weids en heuvelachtig landschap. De boeren hadden grote balen hooi op het land en we zagen veel koeien in de weilanden. Voornamelijk witte Charolais koeien en dan vaak een hele kudde. Koeien, kalfjes en stieren, alles samen in de wei. Vlak voor Montceau les Mines (een voormalige mijnstad) voeren we de sluis in en trokken aan het blauwe touw, echter geen reactie. Een paar sluisen eerder hadden we een briefje gekregen met telefoonnummers, voor als er storing was. Joke belde en 15 minuten later kwam er al een man van de VNF, die het oploste. In de stad Montceau les Mines kwamen we ook voor het eerst bij 3 beweegbare bruggen, die vlot werden bediend. De jachthaven voeren we voorbij, het was veel te warm in de stad. Nog geen 3 km verder legden we aan in Blanzay, waar een aanlegkade is voor ongeveer 5 boten. Er lagen al 2 Nederlandse boten en een Franse, dus we konden er mooi bij. Water en elektra voorhanden, dus helemaal mooi. Naast de kade waren wat groenstroken met bomen, waar we de stoelen onder zetten. Hooguit 100 mtr verder was een bakker, waar we vers brood kochten. Blanzay is een klein rustig stadje met een station. Het viel ons op dat er zo weinig gevaren werd. De tweede dag vertrokken de Nederlandse boten al vroeg en de rest van de dag, dat we er lagen passeerde maar één boot. Zaterdag 6 juli voeren wij ook weer verder. De lucht



betrok wat, maar het bleef droog. De komende 7 km hadden we nog 7 sluisen omhoog te gaan. Maar de lucht werd steeds donkerder, dat zag er niet goed uit. Na 6 sluisen begon het flink te regenen, dus het regenpak moest uit de kast. Bij de stad Montchanin, dat wel wat van het kanaal lag, kwamen we op het hoogste punt van dit traject. Eerst ruim 4 km zonder sluisen en toen lagen er op een afstand van 5,4 km wel 11 sluisen. Bij de eerste sluis konden we mooi zien hoe hoog we lagen en

hadden we zicht op 5 achter elkaar gelegen sluisen. Zodra we uitvoeren, zagen we de deuren van de volgende al weer open gaan en helemaal automatisch. Na het invaren maakten we een lijn om de midden bolder vast, trokken aan het blauwe touw en dan zakten we naar beneden. Totaal zouden we 129,5 mtr dalen tot aan Chalon sur Saône. Maar zo ver was het nog niet. Het regende nog steeds tot aan Saint Julien en daar was de sluis in storing. Maar hulp liet niet lang op zich wachten. Een vriendelijke dame van de VNF loste het probleem voor ons op. Het weer knapte op, het werd droog en de zon scheen alweer. Het was inmiddels al 14:00 uur en de VNF dame wees ons op een



mooie aanlegplaats net voorbij de sluis. Ook weer voorzien van water en elektra. Dus spraken we af om daar de rest van de dag te blijven en de volgende dag om 9 uur weer verder te gaan. En inderdaad stond ze zondag

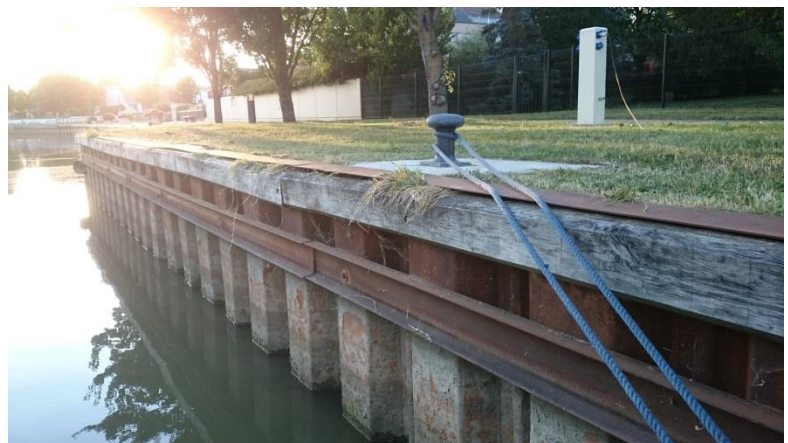


om 8:55 al bij de boot om te zien of we er klaar voor waren. 's Nachts had het flink geonweerd en als gevolg hiervan was de elektronica van de sluis ontregeld. Maar ze loste het weer voor ons op en reed met de auto mee naar de andere sluizen binnen haar gebied. Daarna wenste ze ons nog een



fijne vakantie, wat een service! Maar ook bij de volgende serie sluizen was de boel in storing. Joke belde en even later kwam er weer een meneer van de VNF het probleem oplossen. Ook deze man reed een aantal sluizen met ons mee. Bij de laatste serie weer hetzelfde verhaal. Zo hadden we deze dag persoonlijke begeleiding door 3 VNF medewerkers bij 15 sluizen. Het kanaal slingerde zich door kleine plaatsjes, zoals Santenay (bekende wijnstreek), Dennevy en St Gilles. Links en rechts zagen we op de heuvels

wijngaarden. Aan het einde van de middag arriveerden we in Chagny, een wat grotere plaats. In een ruime bocht was een nieuwe jachthaven aangelegd, die verder totaal leeg was. Mooie steigers met water, elektra en afgesloten met een hek met code. We wilden de finale van de vrouwenvoetbal zien, dus was internet belangrijk en is de verbinding in een wat grotere plaats vaak beter. We legden de boot vast en bleven op de boot. Na 18:00 uur kwam er iemand voor havengeld en gaf ons de code van het hek. We moesten € 15,40 betalen, voor Franse begrippen best wel duur. Maar een toiletgebouw of douche was er niet! Maar goed, we lagen ook al vaak gratis, dus maar niet zeuren. Maandag 8 juli voeren we naar de eerste sluis, 4 km verder, waar al een boot wachtte. We konden mee invaren en legden vast aan drijvende bolders. Een vriendelijke man van de VNF hielp ons daarbij. Alles ging goed en we voeren, nu dus met 2 boten, verder. Bij de derde sluis lag al een andere boot te wachten, dus nu waren we met z'n drieën. Dat paste niet, dus de sluiswachter vroeg ons even te wachten, want er zou nog een boot komen. Zo druk hadden we het in dagen niet meer gezien. De twee andere boten vertrokken weer en na weer groen licht voeren we de sluis in. Na 15 minuten kwam er een huurboot met Deens gezin, allemaal met reddingvest om. Ze hadden overduidelijk geen enkele ervaring en knalde tegen de sluismuur op. De sluiswachter hielp ze een handje en het kwam weer goed. Hierna vertrok hij op zijn brommer naar de volgende sluis. Af en toe werkte het systeem niet, maar de beste man bleef steeds in de buurt en racete dan weer naar de volgende sluis. Zo deden we 4½ uur over 11 km en kwamen we in Fragnes aan. Hier stond



het water ruim 80 cm lager dan normaal. Fragnes ligt nog ongeveer 10 km van de jachthaven in Chalon sur Saône. In het haven/vvv gebouw was een wasmachine en een droger. En verder ook nog een bakkerswinkel. Vlakbij was een groot winkelcentrum, waar we dinsdag 9 juli op de fiets de boodschappen deden. Daarna verving ik de afvoerslang van de doucheput naar buiten. Door zeepresten liep het water niet mee goed weg. 's Middags schaften we een nieuwe brandblusser aan bij een grote supermaché van E. Leclerc. We maakten er een foto en stuurden die samen met een foto van de aankoop bon naar de Gendarmerie, zoals was afgesproken. Later kregen we een bevestiging en werd

ons een goede vaart toegewenst. Zo was dat probleem ook weer opgelost. Woensdag 10 juli vertrokken we weer vroeg om dat we om 9 uur bij de laatste sluis van het Canal du Centre zouden

zijn. Door de lage waterstand werd deze sluis met een verval van bijna 11 mtr maar een paar keer per dag bediend. Samen met een stel Zwitsers daalden we zo naar het niveau van de Saône. Vlakbij was de haven van Chalon sur Saône, waar we aanlegden.

Deel 11

Chalon sur Saône - Corre

Nadat we ons in Chalon sur Saône bij de havenmeester gemeld hadden deden we eerst wat klusjes op de boot. De koud waterslang naar de kachel/boiler lekte, zodat deze vervangen moest worden. 's Middags deden we een korte stadswandeling. Tussen de haven en de stad ligt een eiland, zodat



we via 2 bruggen de stad in konden. Orbandale, zoals de stad in de Middeleeuwen heette is al zeer oud en dat is in de prachtige stad goed te zien. Door het zeer warme weer bleven we niet al te lang in de stad. Donderdag 11 juli deden we eerst boodschappen in een giga supermaché van Carrefour. We hadden nooit eerder zo'n grote winkel gezien, waar werkelijk alles te koop was. Het leek wel een combinatie van Mediamarkt, Halfords, bouwmarkt, tuinmeubelen en dan ook nog

een AH XL enz.

In de stad werd alles in gereedheid gebracht voor de finish van de Tour de France. Bij het toeristenbureau kregen we een plattegrond, waarop de route werd aangegeven. 's Avonds kwam er een hele colonne politiebusjes, met zwaailicht, langs de haven. Ook was er muziek vlak bij de haven. Vrijdag 12 juli reden we 's middags met de fiets naar de stad. Bij de finish was het een drukte van belang. Veel reclamestandjes, waar van alles verkocht werd.



Vlakbij stond de wereldpers met grote reportagewagens en grote schotels op het dak. Wij besloten de drukte te mijden en stelden ons op bij de doorgang van de 5 km vóór de finish. Daar was een brede dubbele rondweg, waar volop plaats was.

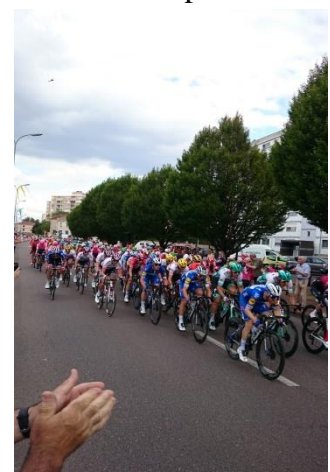


Toen begon het lange wachten. Af en toe kwamen er politiemotoren en wat reclamewagens voorbij. Ruim voor de wielrenners kwam er een reclamekaravaan voorbij. De meest wonderlijke voertuigen zagen we. Er werden wat prullaria uitgedeeld, waar iedereen op af dook.

Later kwamen er steeds meer politiemotoren en andere auto's van sponsors voorbij. Na lang wachten kwamen dan eindelijk

de wielrenners voorbij. Eerst een grote groep vlak bij elkaar. Daar achter motoren met camera's. Daarna wat meer verspreid kleinere groepjes wielrenners. Het hele circus was vlot voorbij. Maar het was leuk om die hectiek eens mee te maken. Toen we weer door de stad terug fietsten, was het daar ook nog zeer druk, veel politie in de straten. Maar de sfeer was erg gemoedelijk.

Zaterdag 13 juli besloten we om niet naar Lyon te varen. Dat zou ons heen en terug minstens 12 dagen kosten. Op zich hadden we daar wel de tijd voor, maar door de lage waterstanden in de kanalen werden er steeds



meer beperkingen opgelegd. Via Teletekst, Rijkswaterstaat en andere info werd aangegeven dat er in ieder geval tot 31 juli beperkingen van de diepgang werden ingesteld. En hoe het vanaf 1 augustus zou worden? Waarschijnlijk nog slechter, door het warme en droge weer. Daarom vonden



wij het raadzaam om in ieder geval vóór eind juli bij Nancy te komen. Dan bleef de mogelijkheid om via de Moezel naar Nederland te varen heel reëel. Daarom vertrokken we kort na 9 uur weer en voeren de Saône op. Een brede rivier, die amper stroomde. De Saône slingert zich door het heuvelachtige landschap. Veel groen en veel bomen. Af en toe wat weilanden met de bekende witte Charolais koeien. De dorpjes lagen meestal wat van de rivier af. We voeren bijna 30 km

voordat we bij een sluis kwamen. Op de Saône zijn de sluizen geschikt voor de beroepsvaart en 180 mtr lang. Samen met een Franse boot werden we geschut. Nog eens 14 km verder kwamen we bij de haven van Seurre, waar volop plaats was.

Sinds ons vorige bezoek aan het stadje, waren de straten behoorlijk opgeknapt. In het stadje was verder weinig te beleven, dus we bleven lekker achter in de kuip zit. Later kwam een boot naast ons liggen. De vrouw bleek uit Rotterdam te komen, maar was al jaren met een Canadees getrouwd. Ze waren al op leeftijd, maar trokken 's zomers met een boot door Frankrijk. Joke ruilde later nog een Nederlands boek met haar.

Zondag 14 juli riepen we de vlakbij gelegen sluis op met de marifoon en konden binnen 10 minuten al invaren. Helemaal alleen in een sluis van 180 mtr. gingen we 3,75 mtr omhoog. Hierna volgde een omleidingskanaal van 10 km, omdat de Saône verderop niet bevaarbaar was. Na nog eens 7 km op de bochtige Saône, kwamen we aan in St Jean de Losne. Hier is ook de T-splitsing met het Canal de Bourgogne, waar we in 2014 al gevaren hadden. Het bunkerstation was vanwege de Nationale feestdag (14 juli) gesloten. Wel kon er met een bankpas 24/24 uur getankt worden. Maar helaas het lukte zelfs met 2 verschillende pasjes niet.



Dus maar weer verder zonder tanken, we hadden nog voldoende diesel. De kade in St Jean lag helemaal vol. We voeren verder over de Saône, waar best wel veel huurboten voeren. De rivier maakte ook hier weer veel bochten door een mooie omgeving.

Weekends wordt er in Frankrijk ook erg veel gevisd vanaf de oevers. Ons doel was de stad Auxonne, ongeveer 15 km verder. Vlak voor deze stad was weer een omleidingskanaal.

Dat kwamen we regelmatig tegen in de

bochten, waar de Saône niet bevaarbaar is. In het begin van dat omleidingskanaal lag een sluis, waar al 4 huurboten lagen. Op dit traject waren de sluizen 40 x 8 mtr. Twee boten voeren in, maar de rest bleef maar twijfelen. Ze waren te breed om naast elkaar te liggen. Maar wij pasten wel naast een huurboot, dus schutten we samen met de eerste 2 boten. Het waren allemaal Zwitsers, die samen op pad waren. De 3 pontons in Auxonne lagen helemaal vol, dus geen plaats voor ons. Er zat niets anders op dan maar door te varen. We passeerden Lamarche sur Saône, waar geen ligplaatsen waren. Bij het dorpje Pontailler sur Saône was een mooie en lege kade net voor de brug. We legden aan, maar het bleek dat hier ook gewaterskied mocht worden. En meteen kwam er al zo'n

scheurboot voorbij. We gooiden de boot weer los en gelukkig was net na de brug een haventje van een verhuurbedrijf. Daar lag het veel beter. Ook dit dorpje was, ondanks de feestdag, uit gestorven. Maandag haalden we een brood bij de bakker en waren al weer vroeg op pad. We wilden wegens de lage waterstand in het Vogezekanaal flink wat kilometers maken. Dus vervolgden we onze tocht via de bochtige Saône en passeerden af en toe een dorpje. Bij het stadje Gray legden we even aan voor de lunch en boodschappen doen. Daarna weer de volgende sluis, waar we achter een Zwitserse boot invoeren. Het schutten ging vlot met 2 boten. Na een aantal uren varen kwamen we bij de tunnel van Savoyeux, 640 mtr lang. Hier werd het éénrichtingsverkeer geregeld met lichten. Vlak



na de tunnel was de goed uitgeruste haven van Savoyeux, waar we aanlegden. Sinds Fragnes hadden we, met name bij achteruitvaren last van trillingen en een vreemd geluid. Daarom maakten we met de werkplaats een afspraak om de volgende dag de boot even op de kant te zetten voor een inspectie. De volgende morgen, 16 juli, werd de boot met behulp van een botenlift uit het water getild. Bij inspectie bleek er ruimte te zijn op het onderste lager bij de roerhak. De monteurs gaven aan dat het geen kwaad

kon om hiermee door te varen naar huis. Bij rechtuit varen ging het goed, maar achteruit varen gaf een rammelend geluid. We werden gerust gesteld en omdat de boot in oktober toch het water uit



moest, wegens een schilderbeurt, voeren we weer verder. Ook nu maakten we weer veel kilometers en via de tunnel van Saint- Albin (680 mtr) legden we later op de dag aan in Port sur Saône, in de haven van Locaboat, waar genoeg plaats was. De haven lag aan de andere kant van de rivier, dus het was wel wat te ver naar het dorp. Na een rustige nacht, deed Joke de was, vulden we de watertank en vertrokken we om 10 uur weer. Aan de andere oever was een kade, waar we even

aanlegden om brood te kopen. Hierna begonnen we aan het laatste traject van de Saône, waar nog 4 sluizen in lagen. We voeren alleen , zodat het schutten ook vlotter ging. De rivier werd steeds smaller, maar het uitzicht was prachtig. Af en toe een dorpje en wat boerderijen. In de verte zagen we de beboste heuvels van de Vogezes al. Tegen 16:00 uur kwamen we aan bij het dorpje Corre. Vanaf hier was de Saône niet meer bevaarbaar en moesten we verder via het Vogezekanaal. Dat kanaal is tot Toul 145 km lang en heeft 96 sluizen. Het kanaal volgt het eerste stuk het riviertje Coney en vanaf Epinal volgt het de Moezel, die eerst nog onbevaarbaar is. Pas vanaf Neuves-Maisons wordt de Moezel bevaarbaar, zelfs voor grote vrachtschepen.





Het plaatsje Corre zag er, met name in de hoofdstraat wat vervallen uit. Veel huizen stonden te koop, ze zagen er verwaarloosd uit. In de jachthaven aan een verbreding van het kanaal legden we aan. We waren de enige passant. Donderdag 18 juli gingen we weer op pad. Het kanaal telde eerst 46 sluizen omhoog, waarbij we ongeveer 145 mtr stegen. Vooral dat eerste stuk was prachtig. Omdat het kanaal het dal van het riviertje Coney volgde, was het traject erg bochtig. Aan de ene kant zagen we

soms het dal met het riviertje en aan de andere kant veel bomen op de hellingen en soms ook rotsen. Bij het plaatsje Selles lag een draaibrug, de eerste van 2 stuks in dit kanaal. Een dame van de VNF draaide vlot en zo voeren we verder naar de plaats Fontenoy le Château. Hier leek de tijd te hebben stil gestaan, zo authentiek zag het er nog uit. In de jachthaven legden we aan en bezochten het



plaatsje. Nadat we vrijdag 19 juli een brood gekocht hadden, vertrokken we weer op tijd. Er waren allerlei tegenstrijdige berichten dat het Vogezenkanaal mogelijk gesloten zou worden, wegens te lage waterstand in het scheidingskanaal. Het leek ons raadzaam om kilometers te maken. Bij het plaatsje Thunimont was de 2de draaibrug nog dicht. De brugwachter kwam ons tegemoet en gaf aan dat we even moesten wachten, omdat er uit de

tegengestelde richting een boot aan kwam. Dan konden we om de beurt door de brug. We legden de boot even provisorisch vast. Echter toen de brug gedraaid werd, bleken we aan de grond te liggen. Met heel veel moeite en geduw kwamen we weer los. We legden 21 km af en deden 26 sluizen. Bij sluis 9 legden we aan voor de nacht. Een mooie kade met picknickbanken en prachtige hortensia's.



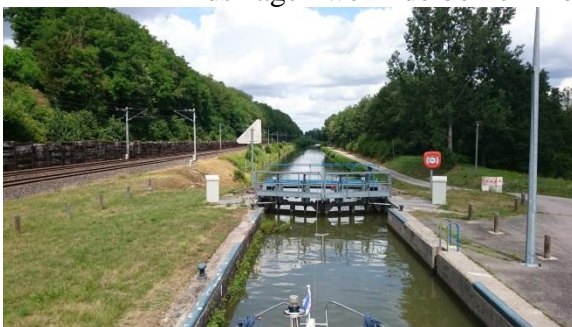
Midden in de natuur en alleen vogels die floten. Keerzijde was dat we amper telefoonontvangst hadden. Ons navigatieprogramma gaf aan dat er verderop een heel traject gestremd was. Teletekst konden we niet openen. Joke probeerde het speciale telefoonnummer van het kanaal te bellen om informatie. Ondanks de slechte verbinding werd er ons verteld dat doorvaart nog wel mogelijk was. Dus gingen we zaterdag 20 juli weer

vroeg op pad. De eerste sluizen gingen weer vlot, maar na sluis 6 stond het water erg laag, wat niet veel vertrouwen gaf voor de rest van het traject. Sluis 3 was in storing, maar hulp kwam vrij vlot. Na sluis 2 bij Girancourt was een kade, waar we even aanlegden. Vlakbij was een Intermarché, waar we nog wat boodschappen wilden doen. Vóór ons lagen Nederlanders met een groot schip, die

uit de tegengestelde richting waren gekomen. Hun boot lag nog minder diep dan de onze, maar volgens hen, konden we nog wel verder varen. Na de lunch gingen we weer verder. Na nog één sluis (ook weer in storing) kwamen we in het scheidingspand van ruim 10 km. Dit was tevens het hoogste punt van het kanaal en lag 370 mtr boven de zeespiegel. Bij km 96 was het scheidingspunt tussen richting Noordzee en Middellandse Zee! Rustig en in het midden varende, gingen we met een gangetje van 7 km/u verder. Het was duidelijk te zien dat er wel 80 cm minder water stond. Aan de oevers zagen we de keien liggen. Verder op lag een aanleg ponton helemaal scheef. Af en toe was de diepte amper 1,25 mtr. Maar voorzichtig varende kwamen we verder! Onderweg troffen we nog een tegenligger, die met moeite gepasseerd kon worden. Voorbij het plaatsje Bois l'Abbé kwamen we bij een sluizentrap, 10 sluizen vlak bij elkaar, gevolgd door nog een serie van 5, dit over een afstand van 2,6 km. Vanaf hier gingen we weer zakken, ongeveer 140 mtr in 45 sluizen. Na het openen van sluis 1 ging alles automatisch. Zodra we een sluis uit voeren, stond de volgende al weer open en op groen. Alles ging erg vlot en zonder problemen. Nadat wij de laatste van de 15 sluizen gepasseerd waren, gingen de lichten in de andere richting op dubbel rood, om 16:45 uur. Het 3,3 km lange kanaal naar Epinal was wel gestremd. Wij voeren weer verder en legden na een lange dag aan bij de plaats Thaon les Vosges. Hier lagen al 2 andere schepen, waar we nog wel tussen pasten.



Zondag 21 juli gingen we na een rustige nacht weer verder. Van watergebrek was nu geen sprake meer. Onderweg kwamen we nog een aantal boten tegen, die nog richting Epinal voeren. We vroegen ons af of die nog veel verder zouden kunnen komen. Ons doel was de plaats Charmes. Na 2 drukke dagen, met in totaal 53 (!) sluizen wilden we het weer even rustig aan doen. Met prachtig weer vertrokken we zondag 21 juli. Het kanaal volgde vanaf hier de Moezel, die soms vlak langs het kanaal stroomde. Het landschap was nu wat meer open, met rechts het dal van de Moezel en links wat bebouwing. We voeren rustig verder en troffen onderweg nog een aantal tegenliggers, die ook nog probeerden de Saône te bereiken. Rond lunchtijd arriveerden we in Charmes, een klein stadje. Langs de oever was nog plek om aan te leggen. Op de kant stonden veel campers. Net naast de boot stonden wat bomen, die verkoeling gaven. Het lig en staangeld moest bij de slagboom, die het terrein afsloot, via een automaat betaald worden, € 9,- inclusief water en stroom. 's Avonds zagen we in de bomen 4 ooievaars, die flink klepperden. Maandag 22 juli fietsten



we eerst naar een supermarkt en vertrokken toen weer. Een huurboot met 2 paren aan boord, volgden ons voorbeeld. Met 2 boten deden we 8 sluizen, tot de huurboot achter bleef en wij alleen verder gingen. Tegen het eind van de middag kwamen we bij een aquaduct over de Moezel, vlak voor sluis 43. Hierna vervolgden we onze tocht tot het plaatsje Richardménil. Het dorpje lag wat hoger en ook verder van het kanaal af.



's Avonds kwamen 2 vrijwilligers het havengeld ophalen en schreven keurig een bonnetje uit. Dinsdagochtend, 23 juli hadden we nog 2 sluizen te gaan van het Vogezenkanaal. Even verderop was de afslag naar Nancy. Daar waren we eerder al eens, dus wij voeren verder. Bij sluis 47, stond een paal met kast, waar we in een loketje de afstandsbediening moesten deponeren. Nadat er een groen lichtje ging branden, konden we nog één keer de blauwe stang omhoog duwen om de sluis in werking te zetten. Zonder probleem verliep de procedure. Vanaf hier werden de sluizen weer groot, 180 x 12 mtr, die allemaal via marifoon zijn aan te roepen. Het vaarwater werd flink breder en zo naderden we het industriegebied van Neuves Maisons. Joke riep de sluis van Neuves Maisons aan, die al open stond. We kregen toestemming om in te varen en helemaal alleen werden we 7,3 mtr omlaag geschut. Ongeveer 6 km verder was bij het dorp Maron een mooie ponton, waar we voor de lunch aanlegden. Hier kwamen het kanaal en de Moezel samen, wat tot Koblenz (392 km verder) voorlopig ons vaarwater werd.

Deel 13

Maron - Wasserbillig



Na de lunch bij Maron, vertrokken we weer. De temperatuur liep flink op, dus een beetje koelte van het varen was wel welkom. De Moezel werd steeds breder. Veel bebouwing zagen we nog niet, af en toe een camping aan het water. Na 17 km varen kwamen we bij Toul. Vandaar is er een verbindingskanaal naar het Marne-Rijnkanaal. Normaal is het dan mogelijk om via de Maas naar het noorden te varen, maar door de droogte waren er

veel stremmingen op de Maas. De sluis van Toul werd vlot voor ons bediend. Wel viel het op dat het schutten in de grote sluizen nogal traag ging. Heel anders dan de kleine sluisjes tot nu toe. Na nog eens 15 km kwamen we bij de stad Liverdun. Op onze kaart stond dat er in een zijarm een haventje zou zijn. En inderdaad na invaart kwamen we op een heel klein meertje, waar een lege steiger was. Omdat het er ondiep was, werd er weinig gebruik van gemaakt. Maar voor ons was het diep genoeg en hadden we de steiger voor ons alleen. Na een warme nacht voeren we woensdag 24 juli weer verder. De temperatuur liep al weer snel op en zou deze dag tot 40 gr. oplopen. Niet ver

van Liverdun kwamen we bij de sluis van Pompey. Na het schutten kwamen we op een T-splitsing. Rechts kon je via het Marne-Rijnkanaal richting Straatsburg, maar wij hielden linksom de Moezel aan. In de loop van de middag arriveerden we in Pont à Mousson. Vlak bij de stad was een mooie en van alle gemakken voorziene haven. Aan de gastensteiger maakten we de boot vast. Maar door het erg warme weer hadden we geen zin om de stad in te gaan. We waren er ook al eens eerder geweest. Vlakbij was een bakker. Toen het iets minder warm werd, betaalden we het havengeld: € 12,50 voor liggeld, water, stroom en ook nog douches. Pont à Mousson heeft een



mooie kathedraal en een grote abdij, die beiden vanaf het water te zien waren.

Nadat Joke de volgende morgen (25 juli) nog een wasje had gedaan, voeren we verder. Eerst door een verbindingskanaal, waardoor een stuk onbevaarbare Moezel omzeild werd. Bij de volgende grote sluis moesten we wachten, werd ons via de marifoon verteld. Eerst kwamen er 4 tegenliggende plezierboten omhoog en toen konden wij, na het inmiddels gearriveerde vrachtschip Vesper uit Antwerpen, naar

beneden schutten. Al met al duurde het ongeveer een uur. Samen met de Vesper voeren we verder. In de loop van de middag kwamen we bij de stad Metz. Het vrachtschip voer verder, maar wij

wilden naar de jachthaven. Via een kanaaltje kwamen op een grotere plas. Daar was o.a. de haven van de Société des Régates Messines. Vier grote pontons voorzien van vingersteigers. Wij zochten een mooie plek uit, vlak bij het havenkantoor. Ook hier weer een zeer billijke prijs: € 13,50 voor water en stroom, plus zeer ruime douches en zelfs wasmachine en droger. Metz is een prachtige stad. De eerste dag was het ons wat te warm, maar de volgende dag woei het meer en werd het aangenamer. In de stad werd het Franse kampioenschap kajak slalom



gehouden. Een hele happening, waarbij de kajaks met drietallen via een stuw door allerlei poortjes moesten varen. Het trok veel publiek. Bij de kathedraal was een overdekte markt, waar van alles te koop was. We bleven 2 dagen in Metz. 's Nachts viel er veel regen, waardoor zaterdag 27 juli de temperatuur een stuk aangenamer was. Tegen 10 uur vertrokken we weer. De volgende sluizen waren dubbele sluizen, met kleinere sluizen die voor de pleziervaart werden gebruikt.

Dat ging een stuk vlotter. Bij vertrek regende het nog licht, maar later werd het droog. Bij een lekkere temperatuur van 23 gr. kwamen we na 31 km aan in Thionville. Net na de sluis was een gastenpontoon waar we aanlegden. Verderop langs de Moezel waren terrassen met eettentjes

gebouwd. Een draaimolen voor de kinderen, maakte het compleet. Er liep veel volk langs het water. Wij bezochten de binnenstad, die vlakbij was. Het zag er leuk uit met een mooi voetgangersgebied. Zondagmorgen 28 juli regende het bij ons vertrek. Maar gelukkig viel het tijdens het schutten mee. Samen met ons voer nog een Duits paar in een 7 mtr bootje, die buiten moesten sturen. De grote sluis van Königsmacher stond al klaar voor ons en vlot zakten we 3,9 mtr. Verder was het erg rustig, af en toe een vrachtschip als tegenligger. Na de sluis van Apach verlieten we Frankrijk weer. Pal na de sluis was de kade van Schengen, waar aan boord van het passagiersschip Prinses Marie-Astrid op 14 juni 1985 het Schengenakkoord getekend werd. De Moezel



vormt tot Wasserbillig de grens tussen Duitsland en Luxemburg. Na nog eens 6 km verder te hebben gevaren, bereikten we Schwebsange aan de Luxemburgse kant. Hier tankten we eerst 130 liter diesel voor een prijs van € 1,11 per liter. In de grote jachthaven annex camping legden we aan. Het weer was opgeknapt, zodat we even naar het vlakbij gelegen dorp liepen. Het viel ons op dat na de Franse dorpjes, Schwebsange er zo keurig uit zag. Op het parkeerterrein van de haven stond

een broodautomaat, waar we de volgende morgen (maandag 29 juli) een stokbroodje konden kopen. Hier werd veel gebruik van gemaakt. Het was eerst nog een beetje mistig, maar dat trok snel op. Het zonnetje



brak door en alles zag er meteen een stuk vrolijker uit. We passeerden Remich, waar een aantal rondvaartboten lagen.



Vlakbij was de sluis van Palzem, waar al een boot lag te wachten. Wij konden echter in de zgn. Bootschleuse, naast de grote sluis. Die was 18 mtr lang en 3,30 mtr breed. Via het overhalen van een groene handel, zetten we het systeem in werking. Op een soort lichtkrant werd keurig aan gegeven hoe lang alles duurde en wat de volgende stap was. Wel moesten we de boot er

met de hand in trekken, want aan iedere kant hadden we praktisch geen ruimte. Maar het paste en het schutten ging vlot, een mooi systeem. Het uitzicht vanaf het water werd steeds mooier. Veel wijngaarden en leuke dorpjes. Na iedere bocht weer een ander uitzicht. Na 30 km varen bereikten we de aanlegkade van Grevenmacher. Er lag al een passagiersschip van 110 mtr lang, maar wij pasten er nog bij. Volgens onze kaart heeft Grevenmacher een mooie oude binnenstad met nauwe steegjes. Wij waren niet erg onder de indruk. Maar de kade was prima om te overnachten.



Dinsdagmorgen (30 juli) scheen de zon alweer volop toen wij de boot losmaakten. We voeren rustig naar Wasserbillig, slechts 5 km verder. De jachthaven (een lange steiger aan de Moezel) zag er verwaarloosd uit. De steigerplanken kraakten en sommige lagen los. Maar we wilden boodschappen

doen, dus legden we aan. Er lagen uitsluitend wat vervallen boten van plaatselijke eigenaars. De steiger kwam uit bij een oud binnenschip, dat dienst deed als havengebouw. Er was niemand te bekennen. Op de deur hing een papier met twee telefoonnummers, met het verzoek om je bij de



havenmeester telefonisch te melden. Verder formuliertjes om in te vullen. Wij probeerden alle twee de nummers, maar kregen bij allebei de melding dat er niemand bereikbaar was. Omdat de toegang van het hek naar de stad op slot was, konden we geen boodschappen doen. Maar 200 mtr verder, net na de pont, was een aanlegkade aan een promenade met een stroompaal. Dus maakten we weer los en voeren naar de kade, die af en toe wordt gebruikt door rondvaartboten. Door middel van een lichtkrant werd aangegeven, wanneer er een rondvaartboot zou komen of wanneer het vrij is om aan te

leggen voor passanten. Pas de volgende dag om 12:05 uur werd er een schip verwacht, zo stond er op het bord en verder: Willkommen in Wasserbillig.

Erg gastvrij en de stroom mocht je nog gratis gebruiken ook. Vlakbij was een winkel, waar met name tabak, koffie en drank werd verkocht tegen lage prijzen! Wij hielden het bij wat wijn.

De veerpont voer af een aan tussen Wasserbillig (L) en Oberbillig (D). Net voor onze boot mondde de Sauer uit in de Moezel. Net als de Moezel vormt deze rivier de grens tussen Luxemburg en Duitsland.



Oberbillig

Deel 14

Wasserbillig - Koblenz

Woensdag 31 juli verlieten we Wasserbillig weer. Al na een paar km kwamen we bij de T-splitsing met de Saar. Deze rivier voert naar Saarbrücken en verder naar Frankrijk. We voeren verder richting Trier. Eerst voorbij de haven van Konz, waar we al eens eerder lagen. Vóór ons voer een vrachtschip, dus we gaven wat gas bij, zodat we samen de sluis van Trier in konden varen. In Trier waren we al vaker geweest, dus voeren we verder. Na veel bochten passeerden we de jachthaven van Schweich. Het landschap werd steeds mooier. Erg veel wijngaarden, campings en camperplaatsen. Bij de sluis van Detzem namen we de botensluis. Voor de grote sluis moesten we



lang wachten en de kleine botensluis konden we zelf bedienen. Na het overhalen van een groene handel, gaat alles automatisch. Vanwege de breedte van onze boot (3.25 mtr) trokken we de boot met de hand in de sluis. Daarna weer een handel overhalen en dan rustig zakken. Veel ruimte was er niet, dus moesten we de stootwillen een beetje strategisch ophangen. Maar alles ging prima en even later



konden we weer verder. We wilden eerst aanleggen aan een ponton bij Trittenheim. Voorheen was deze van de gemeente, maar werd nu beheerd door particulieren. De ponton was afgesloten met een hek met cijfercode. Na telefonisch aanmelden kregen we de code en het liggeld moest in een soort zuil gestopt worden. Er was wel stroom en water, maar verder niets. Wij besloten om nog 3 km verder te varen naar de jachthaven van



Neumagen. Hier waren in ieder geval douches, stroom, water en afvalbakken. Vergeleken bij 2014 was hier het liggeld ook fors gestegen. Na een rustige nacht verlieten we (donderdag 1 aug.) Neumagen weer. Het was wisselend bewolkt met soms wat zon. Bij Wintrich namen we de



botensluis weer en voeren verder naar Bernkastel-Kues. We hadden van te voren gebeld om een plaats te reserveren, maar dat kon niet. Er was voldoende plaats, werd ons verteld. De jachthaven lag in een zijarm, ongeveer 2 km van het centrum. En inderdaad toen wij al om 12:15 uur aan kwamen, konden we direct vast maken. Een Zwitserse buurman hielp even en legde uit hoe de elektriciteit aan gesloten kon worden. 's Middags reden we met de fiets de brug over de Moezel over en belandden meteen in de drukte. Wat een

toeristen trok deze plaats. Maar Bernkastel is ook prachtig om doorheen te lopen, je bleef foto's maken. We namen plaats op een leuk terras voor een drankje en konden zo de drukte gadeslaan. Na later nog wat boodschappen te hebben gehaald, waren we aan het eind van de middag weer terug op de boot. We bleven hier een dag en ons volgende doel was (vrijdag 2 aug.) Traben Trarbach. Onderweg passeerden we bij de plaats Rachtig (km 121) de nieuwe brug over de Moezel. Deze brug





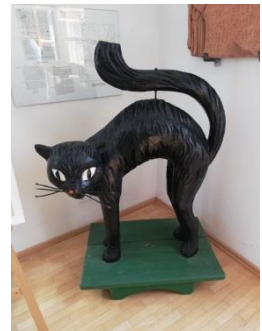
is 1702 mtr lang en het wegdek ligt 158 mtr boven het water. In november 2019 zal de brug klaar zijn. De jachthaven van Trarbach lag ongeveer 3 km van het centrum in een zijarm. Hier hadden we wel gereserveerd, zodat we zeker waren van een plaatsje. In de haven stonden prima fietsen, voorzien van een mandje, 3



versnellingen en een slot. Deze fietsen mochten gratis gebruikt worden, zodat ik 's middags een ritje naar de stad maakte. Ook hier weer een drukte van belang. Aan de oever weer de bekende rondvaartboten, die een soort pendeldienst onderhouden. Maar wij zagen de Moezel natuurlijk al vanaf het water. Zaterdagochtend 3 aug. was de lucht wat grijs toen we schutten in de botensluis van Enkirch, net voorbij de haven. Het was nog erg rustig op de Moezel. We passeerden weer leuke dorpjes, vaak met een grote camping. Bij Pünderich was boven op de berg de burcht Marienburg te zien. Hier maakt de Moezel een grote slinger van 11 km. Na 6 km kwamen we aan bij het bekende Zell. Hier lagen 2 pontons voor plezierboten, waar we aanlegden. Er was een kast met stroom en in het nabij gelegen wijnhuis Weis, konden we betalen.



Inmiddels scheen de zon ook weer volop. 's Middags liepen we door het dorp, dat veel toeristen trekt. En overal zagen we de bekende Zeller Schwarze Katz, waarvan bij de promenade ook een standbeeld stond. In de hoofdstraat bezochten we het museum, waar ook een tentoonstelling was over de overstroming van 1993. Het water stond toen bijna 9 meter hoger dan normaal. Er waren veel foto's, waarop je kon



zien dat de huizen tot aan de eerste verdieping onder water stonden.

Zondag 4 aug. vertrokken we met stralend mooi weer. Bij de sluis van Sankt Aldegund moesten we wachten op een rondvaartboot en een passagiersschip, wat veel tijd in beslag nam. We voeren voorbij Bullay en Alf, waar wel aanlegplaatsen waren. Maar verder op de Moezel was er helaas verder weinig om aan te leggen. En ook werd er veel hard gevaren met speedboten. We besloten naar Senheim te varen, waar in een zijarm een jachthaven bij de camping Holländischer Hof was.

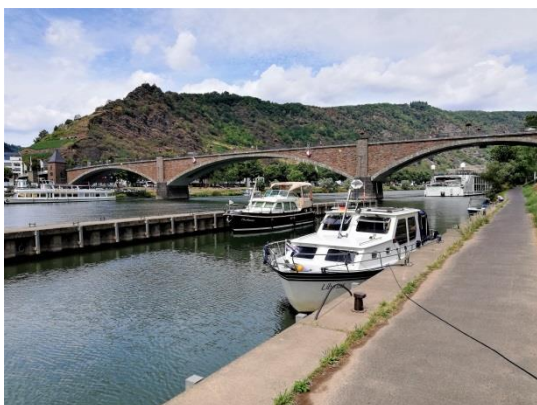


Zoals de naam al doet vermoeden is het bijna allemaal Nederlands wat je hoort. Ook bij de receptie is het personeel bijna allemaal Nederlands. Aan de gastensteiger was plaats genoeg. We deden door het warme weer rustig aan, pas later op de middag gingen we even het kleine dorpje Senheim in.

Maandag 5 aug. regende het eerst, maar toen we al om 8 uur los maakten, werd het droog. We wilden een beetje vroeg in Cochem zijn om een plaatsje te vinden in de haven. We werden ingehaald door een groot passagiersschip van

110 mtr lang. We gaven gas bij om samen te schutten in de sluis Fankel. Het schip bijhouden lukte niet, maar omdat verderop de sluis nog niet klaar stond, konden we toch nog samen invaren en

schutten. Hierna was het nog een klein uurtje varen naar Cochem, waar plaats genoeg was in de jachthaven aan de overkant van de rivier. De Reichsburg torent hoog boven de stad uit. In Cochem is het bijna altijd erg druk in het stadje. Jaarlijks komen er ongeveer 2 miljoen dagjesmensen en zijn er 500.000 overnachtingen. Er varen dagelijks veel rondvaartboten af en aan. En ook de grote cruiseschepen leggen er aan. Het was een gezellige drukte in de straatjes, tot het om 19:30 uur hevig begon te regenen. Maar wij zaten alweer droog op de boot. We bleven twee



dagen in Cochem en vertrokken woensdag 7 aug. weer. Het regende af en toe nog een beetje, maar het weer werd langzamerhand toch beter. Bij Treis-Karden werden we ingehaald door een leeg tankschip. We voeren voorbij Burgen en kwamen al vlot bij de sluis van Müden, waar het tankschip al bijna naar beneden geschut was. Wij namen de botensluis, die we zelf konden bedienen. Schilderachtige dorpjes, zoals Brodenbach, Hatzenport en Löff passeerden we. Wij wilden naar Winningen, waar een grote jachthaven was. We meldten ons aan bij het havenkantoor en hier bleek dat er helaas geen plaats was. Er waren veel vaste

ligplaatsen, die nog bezet waren en daarom konden er geen passanten meer bij. Jammer, maar het was niet anders. We besloten om door te varen naar Koblenz. Na wat wachten bij de sluis voeren we richting de Rijn. We voeren om de Deutsches Eck, waar een aantal podia werden gebouwd. De hele kade langs de Rijn was afgezet en werd ook volgebouwd met eet, dranktentjes en andere kramen. Dit voor het Koblenzer zomerfeest 2019. Even verder was een kermis. Eenmaal op de Rijn varende kregen we direct een flinke stroom tegen. De jachthaven Rhein Laache ligt in een zijarm, 4 km verder stroomopwaarts. Met een gangetje van



slechts 6 km kwamen we vooruit. In de haven was gelukkig nog wel een plaatsje voor ons. We gaven aan om 2 dagen te blijven. Donderdag 8 aug. deden we eerst wat boodschappen. 's Middags liepen we naar de stad. Er werden volop voorbereidingen getroffen voor het weekend. Het bleek dat er 8 podia werden gebouwd. De geluidsboxen werden al getest, wat met veel herrie en dreunende bassen gepaard ging. Omdat we in de haven hier veel last van zouden krijgen besloten om hier niet op te wachten en vrijdag weer te vertrekken.

Deel 15

Koblenz - Arnhem

We vertrokken vrijdag 9 aug. al om 8:30 uur. Op dat moment lagen de rondvaartboten nog aan de wal, zodat we hier geen last van zouden hebben. Zodra we de zijarm verlieten kregen we 7 km stroom mee. Dat was goed te merken. Na een paar km voeren we de Deutscher Eck bij km 592,5 weer voorbij. De tegenliggers voerden het blauwe bord, wat inhield dat we hen stuurboord-stuurboord moesten passeren. Het was bewolkt, maar wel droog. Op de Rijn was het erg rustig met vrachtschepen. Af en toe een tegenligger en soms ook een koppilverband van 180 mtr lang. Met een vaart van ruim 17 km/u schoot het flink op. Langs de oevers zagen we veel industrie en af en toe een leuk stadje. Bij Andernach werd



de omgeving weer wat mooier en ook zagen we vaak nog hoge rotsen langs de oevers. En vaak op zo'n rots een burcht, zoals Marienburg en Burg Hammerstein. Tussen links Bad Breisig en rechts Bad Hönningen voer een veerboot, want veel bruggen zagen we nog niet. Bij km 633 zagen we de restanten van de bekende brug van Remagen, die de laatste oorlog niet overleefde. Tussen Oberwinter en Bad Honnef waren een paar

jachthavens, die we voorbij voeren. Al vlot kwamen we langs de Drachenfels, die hoog boven de omgeving uitstaken, met daarop nog een ruïne. Bij Königswinter lagen ook weer veel



rondvaartboten. Iets verder passeerden we Bonn, waar geen jachthaven was. Wel veel pontons voor de rondvaartboten. Het gebied na Bonn werd weer minder mooi met ook hier veel industriegebied. Het begon toch nog te regenen, wat de omgeving er niet mooier op maakte. Na ruim 100 km varen kwamen we bij Keulen. In de oude Rheinauhaven was een mooie jachthaven, waar we al eens eerder waren. Hier tankten we eerst diesel en mochten toen van de zeer vriendelijke havenmeester zelf een plekje uitzoeken bij iedere box met een groen bordje. Verder gaf hij duidelijk uitleg over de haven en de omgeving. We kregen zelfs een Nederlandstalige plattegrond van de stad.

De haven heeft brede steigers met

lange dwarssteigers. Na zo'n lange tocht hadden we geen zin meer om de stad in te gaan. We hadden aangegeven dat we twee dagen wilden blijven. Zaterdag 10 aug. was het mooi zonnig weer. Na wat huishoudelijke taken tijdens de ochtend, gingen we 's middags de stad in. Het was er flink druk in de winkelstraten en rondom de Dom, je hoorde er allerlei talen spreken. Ook de promenade langs de Rijn trok veel publiek. Op de Heumarkt werd het Kölner Altstadt Fest 2019 gevierd met muziek en veel drank en eettentjes.





Zondagochtend 11 aug. gingen de touwen weer vroeg los, we wilden naar Düsseldorf varen, ongeveer 55 km verder. Ook nu was het zonnig en wisselend bewolkt. Op de Rijn was het een beetje drukker met vrachtschepen, maar het ging allemaal relaxed. Bij Mülheim, iets verder waren havens, evenals bij Niehl. Hier zagen we ook de grote Ford fabriek, een geweldig complex. Weer wat verder voeren we bij Leverkusen langs de Bayer fabriek. Bij

Hitdorf (km706) waren een paar jachthavens in een zijarm. Opvallend waren de vele kanovaarders op de Rijn. Soms voeren ze midden op de Rijn met een aantal naast elkaar. Je zou verwachten dat ze i.v.m. de vrachtschepen meer langs de kant zouden varen. Tegen het eind van de ochtend kwamen we



langs Neuss, waar ook een groot havengebied was. De tv-toren van Düsseldorf was al ruim vóór de stad zichtbaar. Na een scherpe bocht, waar alle scheepvaart links voer, naderden we de Marina Düsseldorf, waar we aanlegden. We meldten ons eerst aan, aten een broodje en liepen 's middags langs de Rijn naar de stad. Ook hier was het erg druk, met name op de terrassen. Maar naast de Ueriger Stadtsbrauerei vonden we een mooi plaatsje. De obers liepen er met dienbladen Alt (donker bier) rond en zetten op verzoek glazen bier

neer. Een paar streepjes op het viltje en als de glazen leeg waren volgde het volgende rondje. Aan het eind van de middag liepen we naar de boot en hadden een rustige avond.

Maandag 12 aug. voeren we met zonnig weer verder. Eerst de haven uit en dan goed opletten om de Rijn weer op te varen. Er kwamen twee oplopers aan met flinke snelheid en twee tegenliggers die, met veel stroom tegen, niet erg opschoten. Een paar km buiten de stad zagen we het grote complex van de Düsseldorfer Messe, waar o.a. in januari altijd een grote botenbeurs wordt gehouden. Aan de kant stond de Big Willy, een portaalkraan die schepen tot 100 ton kan tillen. De eerste 20 km bleven de vrachtschepen links varen en toonden het blauwe bord. We bleven wat in het midden op de Rijn varen, zodat ze geen last van ons hadden. Omdat de Rijn erg breed is kun je er prima varen, wel schommelt het door de vele tegenliggers. En verder is het belangrijk om goed te anticiperen op de beroepsvaart, die met ongeveer 20 km/u de Rijn afvaart. Maar als je losse dingen vast maakt op de boot, goed achterom



kijkt gaat het prima. Ook nu was er weer veel industrie langs de oevers zoals Krupp-Mannesmann en ook veel chemische industrie. Opvallend was ook het grote aantal tankschepen, die we zagen. Bij Duisburg stroomde de Ruhr in de Rijn. En even verder het Hafenkanaal, dat richting Oberhausen gaat. Hier was het even oppassen, maar de vrachtschepen geven via de

marifoon aan, wat ze gingen doen. De Rijn maakte daarna wat scherpe bochten, maar via de AIS konden we tijdig zien als er tegenliggers aan kwamen. Onderweg passeerden we een paar duwboten, die met 4 bakken vol met steenkool richting de kolencentrales voeren. Met een gangetje van 8 km/u

hadden ze zichtbaar moeite met de stroom tegen. Na bijna 5 uur varen kwamen we bij Wesel aan. In een zijarm maakten we vast aan een mooie steiger en hadden een rustige dag verder. Wesel vinden wij niet echt een gezellige plaats, dus daar hoefde we niet heen. 's Avonds kregen we een flinke bui over ons heen.

Gelukkig was het de volgende ochtend (13 aug.) weer droog toen we vertrokken. Het woei wel stevig, zodat het wat fris was. Door de wind van voren en de stroom mee ontstonden er wel golven op de Rijn, wat het water erg onrustig maakte. Het vrachtverkeer viel nog mee. Op de oevers zagen we wat dijken, hier en daar bomen, wat het landschap wat eentonig maakte. Pas na 20 km passeerden we Rees en even later Kalkar. Bij Emmerich voeren we onder de langste hangbrug van Duitsland.



Deze is 1228 mtr lang en heeft een spanwijdte van 500 mtr. De brug werd in 1965 in gebruik genomen. Even voor Spijk loopt de grens tussen Nederland en Duitsland, waarbij de Rijn tot vlak voor Millingen de grens vormt. Bij het bunkerstation van Tolkamer werd druk getankt door vrachtschepen. Plezierboten moeten voor brandstof even verder naar de Bijland, een meer net naast de Rijn. Bij km 867 draaiden we het Pannerdens kanaal in wat eigenlijk gewoon een aftakking van de Rijn is. Hier lagen 2

motorgierponten in, die de verbinding tussen de beide oevers vormden. We zagen een pikzwarte lucht hangen boven Arnhem en omgeving, wat even later gevolgd werd door een fikse onweersbui. Gelukkig was het op het moment dat we aanlegden in Arnhem weer droog. De haven lag helemaal vol en we konden alleen nog maar dubbel liggen naast een ander schip op de kop van de steiger.



Nadat we ons hadden aangemeld bij de havenmeester liepen we eerst naar het vlakbij gelegen winkelcentrum voor boodschappen. We waren nog maar net terug op de boot, toen het hevig begon te onweren. Ook de rest van de middag regende het flink.



Gelukkig was het de volgende ochtend (woensdag 14 aug.) weer droog toen we om 8:45 uur vertrokken. We voeren eerst 3 km de Neder Rijn op, onder de Andrej Sacharovbrug door, naar de IJsselkop. Hier draaiden we ruim om de punt en kregen we meteen een flinke stroom mee en voeren de Gelderse IJssel af. Met 15 km p/u voeren we voorbij Westervoort, Velp en Rheden. Af en toe kwam ons een vrachtschip tegemoet. De eerste plezierboten kwamen we vlak voor Doesburg tegen. Hier legden we na 23 km aan in de jachthaven. Hier waren we al lang niet meer geweest en er was veel veranderd. Niet alleen de indeling van de haven, maar ook de manier van betalen. Dat ging nu door middel van een automaat, waar na betaling van het liggeld en extra € 5,- een pasje uitkwam, met een tegoed van € 2,- waar mee elektra, water en eventueel douches betaald kon worden. Helaas kun je het pasje nergens anders gebruiken, zodat in feite het liggeld extra duur werd. We hoorden dat er veel meer plaatsen zijn met zo'n systeem. 's Middags liepen we met zonnig weer door de stad, waar het erg druk was met toeristen, die met een rondvaartboot en bussen gekomen waren. In een leuk binnenplaatsje was een winkel, waar we de bekende Doesburger mosterd kochten, we kregen er leuke recepten bij voor mosterdsoep en sauzen. Ook in de avond viel er regen.



Donderdag 15 aug. regende het toen we Doesburg weer verlieten. Ook tijdens het varen vielen er geregeld buien. Het was erg rustig op de IJssel, waar ook een aantal kabelponten varen, bij Dieren, Bronkhorst, Olst en Wijhe. Het blijft altijd goed opletten met de kabel onder water, waaraan de pont vast zit. We passeerden Zutphen en Deventer, de enige twee grote plaatsen aan het water. Bij

Fortmond en Veessen voeren we langs diverse campings aan het water. Na 73 km varen, met vaak regen vonden we het genoeg. We voeren het Apeldoorns kanaal in naar Hattem. Een mooie haven bij een leuk stadje, waar we vaker liggen. Door het slechte weer bleven we, na aanmelden, aan boord. Omdat er in de haven ook een wasmachine en droger waren, besloten we de volgende dag nog maar te blijven. 's Middags knapte het weer op, zodat we de stad in konden, waar het gezellig druk was. Terug in de haven zagen we de nieuwste Bege, een Tigo van 12 mtr, onderweg naar het Duitse Rees als thuishaven. Zaterdag 17 aug. verlieten we Hattem weer en voeren de IJssel verder af richting Zwolle. De Spooldersluis stond al open voor ons, zodat we direct naar het Zwolle-IJsselkanaal konden schutten. Via het Zwarte Water voeren we door naar Hasselt, waar een nicht van Joke woont. Via de Molenwaardstreng legden we aan in de jachthaven de Nadorst, een rustige verenigingshaven, vlak bij de stad. Hasselt is een leuk stadje met grachtjes in het centrum, waar we twee dagen bleven. Maandag 19 aug. haalden we nog een broodje en vertrokken rond koffietijd weer. Het zonnetje scheen en er stond een stevige wind. Ons volgende doel was de Arembergergracht, waar mooie ligplaatsen zijn. We konden direct, samen met een ander schip, de Arembergersluis invaren en meerden even later af. 's Middags liepen we even naar Belt-Schutsloot, een leuk en waterrijk dorpje met smalle bruggetjes in het fietspad. In de Arembergergracht is ligplaats voor tientallen boten en





voorzien van stevige palen. Alleen jammer dat, met name de plaatselijke bewoners, vaak veel te snel voorbij varen. Dinsdag 20 aug. voeren we met mooi weer verder richting Beulaker Wijde, een groot meer, dat we over staken. Daarna kwamen we op het kanaal Beulakerwijde-Steenwijk, dat langs Giethoorn loopt.

In Giethoorn was het weer erg druk met huurbootjes. Wij voeren verder naar het

Steenwijker diep, waar we een rustige ligplaats vonden. De zon scheen weer uitbundig, zodat we rustig aan deden. Ook de volgende ochtend was het prima weer, toen we naar de jachthaven van Steenwijk voeren. De supermarkten zijn daar vlakbij, zodat we eerst boodschappen deden. Na de lunch gingen we nog even het centrum van Steenwijk in. Hier is een uitgebreid winkelbestand. Later op de middag werd het erg warm in de haven, gelegen tussen hoge huizen.



We besloten door het kanaal

Steenwijk-Ossenzijl tot vlak voor de Meenthebrug te varen, waar we aan legden. Na een rustige nacht voeren we donderdag 22 aug. door naar Ossenzijl. We voeren achter een duwbootje door de beweegbare brug en kwamen hierna via de Ossenzijlersloot op de Linde, richting Kuinre. De Linde werd hier door de begroeiing en waterplanten erg smal. Halverwege kregen we een tegenligger, die ons erg weinig ruimte gaf. Hierdoor kwamen we in de waterplanten



terecht. Na de passage merkten we direct dat er planten in de schroef zaten. Meestal kun je dat er met langzaam achteruit varen, weer verwijderen. Maar helaas dit lukte niet en met niet veel meer snelheid dan 6 km/u kwamen we langzaam vooruit. In Kuinre maakten we de boot vast bij een mooie aanlegkade. Ook nu probeerden we met, afwisselend achteruit en vooruit te draaien, de planten te verwijderen. We dachten dat het gelukt was, maar toen we de volgende ochtend naar de sluis voeren, viel het resultaat toch tegen.

Onderweg richting Echtenerbrug belden we met de jachthaven de Driesprong, vlakbij de Pier Christiaansloot, waar we een afspraak maakten om de boot even uit het water te tillen. Hierna bleek een flinke bos waterplanten vast om de schroefas te zitten. Nadat dit verwijderd was, met ook nog een stuk vislijn, konden we onze tocht weer vervolgen. We voeren verder, via Sloten, naar het Slotermeer, waar we vast maakten aan een marboei voor de nacht. Het stikte er van de kleine vliegjes, zodat we alle horren dicht deden. We hadden een mooie zonsondergang.

Zaterdagochtend 24 aug. kwamen vanuit Woudsend onze dochter, schoonzoon en kleinkinderen met hun zeilboot langs. Na de koffie maakten we een fijne zeiltocht op het Slotermeer met de kleinkinderen. Daarna met z'n allen lunchen op onze boot. Aan het eind van de middag voeren we naar Woudsend, waar we gingen barbecueën in hun tuin. Nadat we zondagochtend samen koffie gedronken hadden en bijgepraat waren na ruim 4 maanden



afwezigheid, voeren we weer verder via IJlst naar Sneek. Hier gingen we op bezoek bij onze zoon en schoondochter, die we ook al lange tijd niet meer hadden gezien. 's Avonds laat waren we pas weer terug op de boot, die vlak voor de beroemde Waterpoort lag. We bleven 3 dagen in Sneek.



Woensdag 28 aug. verlieten we Sneek weer en voeren via de Zwette naar Scharnegoutum, waar we voor de lunch vast maakten aan een lege steiger van de Marrekrite. De temperatuur liep al snel op naar 28 graden en gelukkig woei het wel flink. We besloten om maar te blijven voor de rest van de dag. Donderdag 29 aug. voeren we nog wat verder over de Zwette en later via Boazum naar een mooie ligplaats vlak voor Oosterlittens. Ook nu stond er veel wind en was het gelukkig niet meer zo warm. Een mooie gelegenheid om de boot en de stootwillen schoon te maken. De volgende

ochtend wilden we door varen naar Franeker. Maar bij de brug van Oosterlittens hoorden we dat de brug van Welsrijp gestremd was en dat we moesten omvaren via Baars. Er zat niets anders op en zo voeren we via een omweg en via het van Harinxmakanaal naar Franeker. We wilden vrijdag 30 aug. met de trein naar Leeuwarden voor een afscheidsreceptie. En omdat we zondag 1 sept. ook nog een feestje hadden in Franeker, bleven we 3 dagen in Franeker liggen. Maar het is een gezellig stadje, dus dat was beslist geen straf.

Via de Zwette voeren we maandag 2 sept. weer naar Sneek. Het weer was wisselend bewolkt en we kregen ook regen. Daarom bleven we overnachten aan een steiger van de Marrekrite. Helaas werd het weer er niet beter op, zodat we toch langzamerhand weer richting Leeuwarden voeren. Door harde wind bleven we eerst nog liggen in de Joustervvaart. Met stevige wind voeren we donderdag 5 sept. het Sneekermeer over naar Grou, waar we nog een paar boodschappen deden. Na nog een nacht bij de Rengerspôlle, waar het weer wat zonniger was en via Wartena kwamen we zaterdag 7 september weer in Leeuwarden aan.



We kunnen terug zien op een mooie vaartocht. In het begin viel het weer af en toe wat tegen, maar na half juni hadden we overwegend zonnig en warm weer. Soms zelfs veel te heet. Tot aan Chalon sur Saône konden we onze tocht volgens plan varen. Maar door het droge weer en als gevolg daarvan erg lage waterstanden, moesten we de plannen aanpassen. Achteraf waren we blij dat we niet naar Lyon zijn gegaan, anders hadden we een probleem gehad met de waterstand in het Vogezenkanaal. Er werden later diverse kanalen in Frankrijk gestremd, waaronder ook het Vogezenkanaal. Nu konden we nog op tijd Frankrijk verlaten via de Moezel en de Rijn, wat ook een mooie tocht was.

We waren in totaal **128** dagen weg, waarvan we **70** dagen in een jachthaven lagen.

Het liggeld bedroeg totaal € **1074,20**, gemiddeld € **15,35** per nacht.

We legden **2792** km af, in **338,3** draaiuren.

We tankten totaal **818,3** liter diesel voor een bedrag van € **1152,03**

Binnenkort komt het hele verslag met veel foto's op de website van de Bege-vaarders.

Kijk hiervoor op www.bege-vaarders.eu

klik op balk op [reizen](#) en dan op [Vaartocht Libertas 2019](#)

Met vriendelijke groet, Joke en Eric van den Hurk

Hierbij een overzicht van de stremmingen in Frankrijk in augustus 2019

