

vereniging de binnenvaart



DE VAART OP FRANKRIJK

DE VAART OP FRANKRIJK

door: Ben Boode a/b ms SALVÉ

In 1964 ben ik met de spits SALVÉ gaan varen. Omdat mijn vader een breder schip bevoer gaat mijn herinnering betreffende deze vaart niet verder terug dan dat jaar. Jammer genoeg heb ik de eerste 10 jaar weinig foto's gemaakt. Toen voeren er nog enkele houten spitsen, al dan niet met een ingebouwde motor. In 1965 heb ik op het Canal du Loing nog enkele Berryçons beroepsmatig zien varen met zand. Deze scheepjes waren ca. 30 m lang en 3,50 m breed. Ze hadden nog een vierkante kont met op iedere hoek een vrij groot roer en geen motor. Deze scheepjes speciaal gebouwd voor het Canal du Berry. Ze werden jagend voortbewogen, soms nog met een paard of ezel, maar op het laatst meestal per "traction". Dit was een soort electrisch locomotiefje. Tussen Marseilles les Aubigny (Canal Latéral à la Loire, 10 km ten noorden van Nevers - red) en La Guerche heb ik nog enkele delen van het al tientallen jaren voor de scheepvaart gesloten kanaal gevonden. Er was ook nog een sluisje (ca. 30 bij 3,5 m) en enkele van de vele dakpannenfabriekjes die vroeger langs het Canal du Berry moeten gestaan hebben.

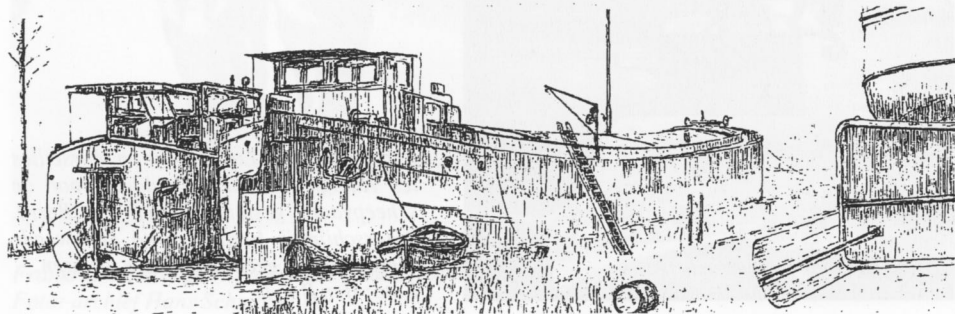
De vaart in de Franse kanalen heeft in de 27 jaar dat wij er gevaren hebben veel van z'n romantiek verloren. In de jaren 60 was het vaak zo druk op het water dat men enkele dagen voor een sluis lag op te schuiven. Maar het was wel gezelliger dan tegenwoordig. Men stond veel meer voor elkaar klaar om te helpen als dat nodig was. Kwam je b.v. 's avonds voor een sluis waar al één of meerdere schepen lagen, dan kon je erop vertrouwen dat de schipper van het laatste schip de wal opging om een draadje voor je aan te pakken. Dat was toen heel gewoon. Tegenwoordig moet je meestal maar zien dat je jezelf redt. Meestal ben je tegenwoordig trouwens alleen voor de sluizen, want de beroepsvaart is bijna verdwenen. Ik heb vaak de schippers horen kankeren op het groeiend aantal jachten op de Franse kanalen. Maar als er geen jachten waren gekomen waren de meeste kanalen al lang voor de scheepvaart gesloten.

Enkele jaren geleden lagen we te Marseilles les Aubigny op de beurs en toen kwam er op een gegeven moment slechts één spits in een hele week voorbij. Op die manier kun je natuurlijk geen honderden sluizen bediend houden. Laten we dus blij zijn dat er tenminste nog jachten blijven varen.

In het begin van mijn carrière was ik, en de meeste spitsenschippers, tegen elke schaalvergroting in de 5 m vaarwegen. Een fout inzicht zo is inmiddels wel gebleken. Stilstand is achteruitgang. Net over de Franse grens op de Schelde lag het sluisje van Rodigny. Deze sluis is vele jaren de enige spitsensluis tussen België en Frankrijk geweest. Door de omleiding om dit sluisje steeds maar uit te stellen hield men de grotere Belgische en Nederlandse schepen uit Frankrijk weg. Wel begrijpelijk want de Fransen hadden bijna geen grotere schepen en zij vreesden concurrentie.

Het bewijst echter wel dat als je niet moderniseert je je werk verliest. Het sluisje van Rodigny is inmiddels al weer diverse jaren buiten gebruik, maar ondanks de nu grotere capaciteit neemt het vervoer per schip naar Frankrijk jaarlijks af.

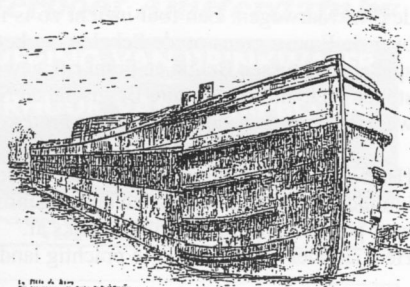
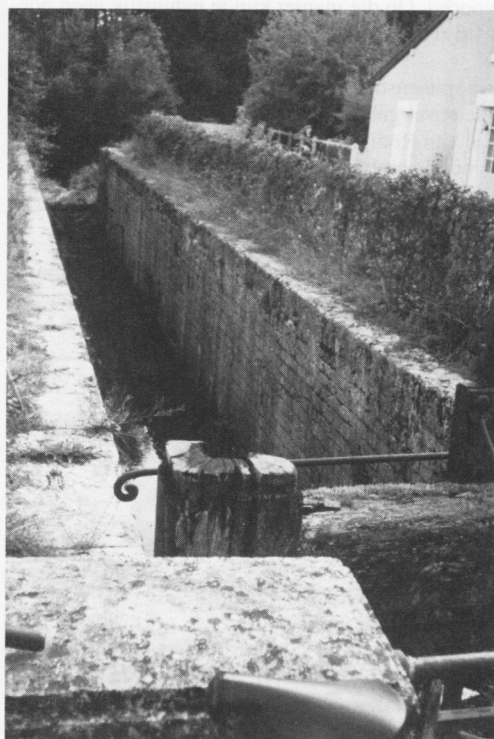
Heel jammer want het is zo'n prachtig land om te varen.





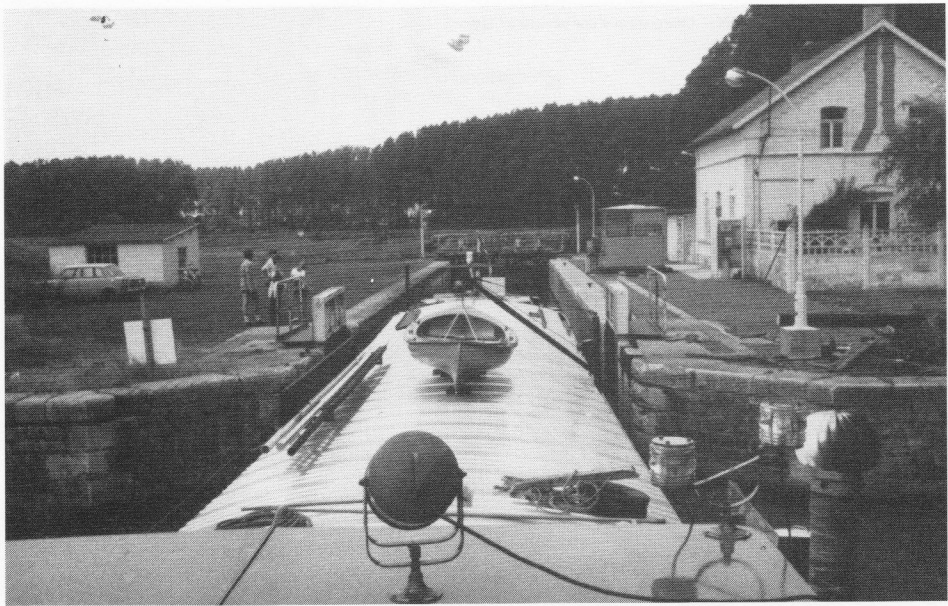
Twee, jagend voortbewogen, BERRYÇONS onder de brug "Pont de la Motte" te Ecuisses (Canal du Centre).

Foto: archief Hans Schuitemaker



Een sluis, tussen La Guerche en Marseilles les Aubigny, in het inmiddels voor de scheepvaart gesloten Canal du Berry. Waarschijnlijk heeft hier na de Tweede Wereldoorlog geen schip meer gevaren.

Foto: Ben Boode

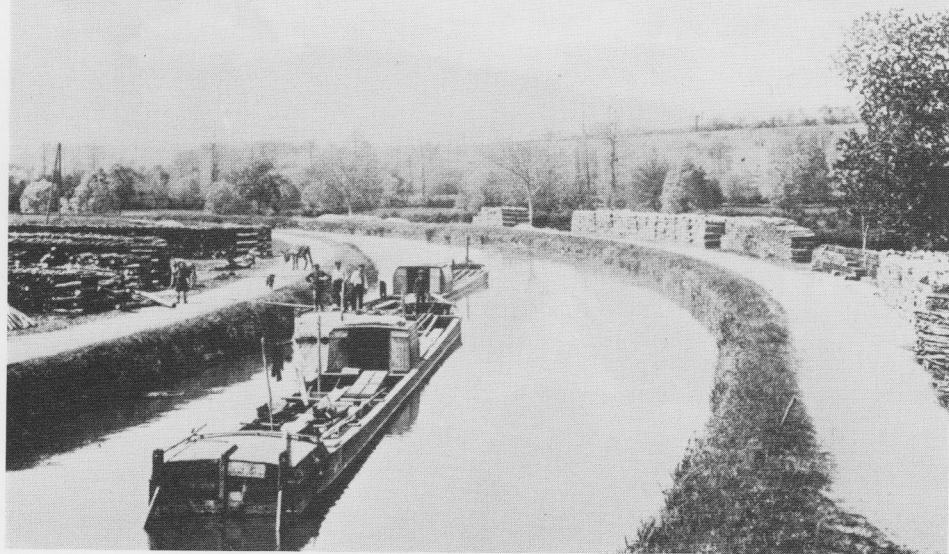


*De sluis van Rodigny. Deze sluis heeft jaren de grote schepen uit Frankrijk weggehouden.
Foto: Ben Boode*



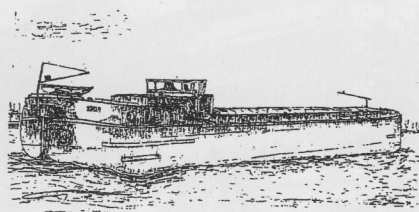
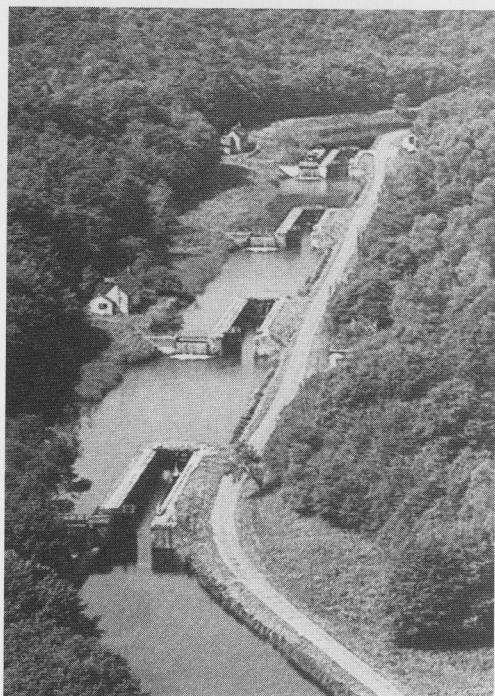
*Frankrijk uit vroeger tijden. Deze (houten) spits had genoeg aan twee pk.
Foto: archief Hans Schuitemaker*

LE FLOTTAGE EN MORVAN - Chargement d'une péniche à Clamecy.



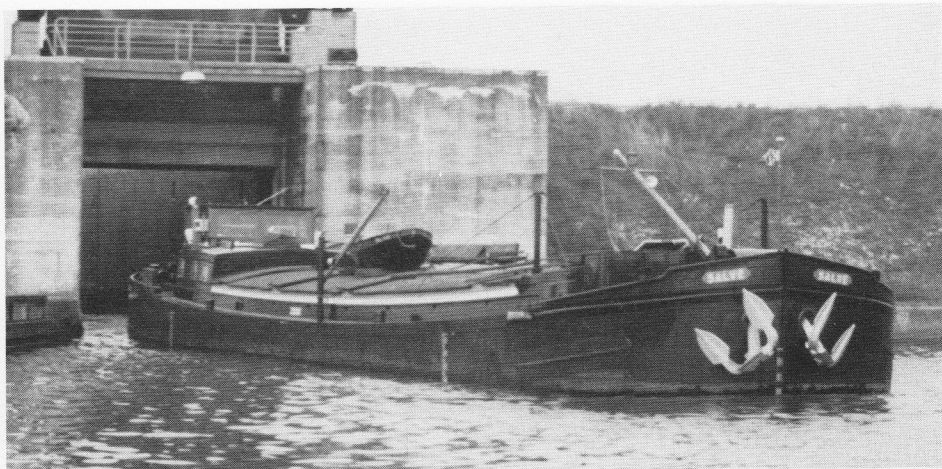
Clamecy, gelegen in het zeer bosrijke Morvan aan de rivier de Yonne, was het centrum van de "flotteurs". In de vorige eeuw werden de vele houtvloten samengesteld, die in het voorjaar de Yonne afdreven. Het kleinere brandhout werd los in de rivier gestort om het in Parijs weer op te vissen, maar na de aanleg van het Canal du Nivernais wordt het hout voornamelijk per "PENICHE" vervoerd.

Foto: archief Hans Schuitemaker



SARDY. Het Canal du Nivernais verbindt de Yonne met het Canal latéral à la Loire. Het is 174 km lang en heeft 108 sluizen.

Foto: archief Hans Schuitemaker



De motorspits SALVÉ, van Ben Boode, verlaat een sluis in het Canal du Nord. De SALVÉ (33.20207) is gebouwd in 1943 te Peronnes les Antoing op de werf van J. en F. Planquet (lxbxd: 38,72 x 5,07 x 2,42 m / 360 ton). Er stond aanvankelijk een 165 pk GM motor in. In 1964 is het schip door Ben Boode aangekocht. Zij voer voordien onder de naam ABLETTE. In 1973 is de oude GM vervangen door een nieuwe GM type 8V71 van 240 pk. Tot 1990 heeft hij er beroepsmatig Internationaal mee gevaren. Vanaf 1990 benut hij de SALVÉ nog alleen als varende woning. In oktober 1991 is het schip 9,24 m ingekort.

Foto: Ben Boode



Schaalvergroting in Frankrijk. Het koppelverband MARLIE/MARLIE 1 varen souterrain Pannetier (1040 m) in. De radar en de auto zijn inmiddels ook al aanwezig op de Frankrijkvaarders. Het Canal du Nord is 95 km en verbindt het Canal de la Sensee met het Canal latéral à L'Oise. Het is een der vaarroutes van België naar Parijs.

Foto: Hans Schuitemaker

mds MARLIE (30.51661) eig: H. de Vries te Groningen

lxbxd: 48,87 x 5,07 x 2,50 / 464 ton / 185 pk MWM

1964 Geertman te Zwartsluis

mvs MARLIE 1 eig: L. de Vries te Groningen

lxbxd: 39,00 x 5,05 x 2,50 m / 364 ton / 190 pk

1954 werf onbekend



*De SALVÉ in de Pont Canal Briare. Gustaf Eifel (de bouwer van de Eiffeltoren) was in de vorige eeuw de grootste ingenieur van ijzeren constructies. Onder zijn mede-verantwoordelijkheid is dit 664 m lange aquaduct door de constructeurs Dayd & Pille op 15 pijlers over de Loire gebouwd. In 1894 was het voltooid en in 1896 is het geopend voor de scheepvaart.
Foto: Ben Boode*



*PONT CANAL BRIARE. De Loire is met haar 1052 km de langste Franse rivier, maar is onbevaarbaar m.u.v. de 150 km vanaf de kust. In de vorige eeuw is tussen Briare en Digoin het 196 km lange Canal latéral à la Loire aangelegd. Het heeft 37 sluizen en 3 grote aquaducten te Briare, Guetin en Digoin. Het verbindt samen met het Canal du Centre, Canal de Briare en Canal du Loing, de Saône met de Seine en heeft een verbinding met het Canal du Nivernais.
Foto: archief Hans Schuitemaker*



*PONT CANAL GUÉTIN. Dit, in 1835 gebouwde, aquaduct is 450 m lang en leidt het Canal latéral à la Loire over de Allier en heeft een dubbele sluis met een verval van 9,50 m.
Foto: archief Egbert de Jonge*



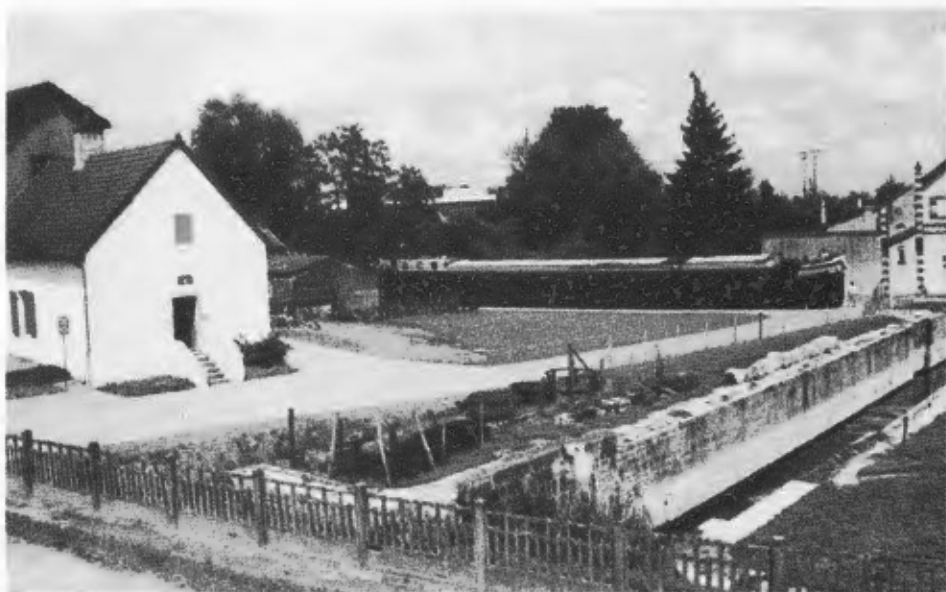
*De SALVÉ in de tweetrapssluis te La Guétin. Het schip ligt sterk achterover door ballast. De muur van de onderste kolk loopt schuin naar beneden waardoor het lijkt of het schip met de kop op de drempel hangt.
Foto: Ben Boode*



Motorspits ARMANÇON.

Le Canal du Centre verbindt de Loire met de Saône. Het is aangelegd als Canal du Charollais van 1783 tot 1793 onder leiding van Emiland Gauthy. Hij maakte hierbij gebruik van de rivierdalen Bourbince en Dheune. De loop van het kanaal is meerdere malen gewijzigd totdat in 1889 tot 1905 het kanaal geschikt werd gemaakt door Freycinet met z'n spitsenmaat van 38,50 m. De sluizen aan de Loirezijde worden "Ocean" en aan de Saônezijde "Mediterranee" genoemd. Van Digoin tot Chalon sur Saône is het kanaal 112 km lang en bezit 61 sluizen.

Foto: Hans Schuitemaker



In Ecuisses zijn naast sluis 6 de restanten van de oude sluis 9 te zien. In het sluishuisje is een interessant museum gevestigd. Sinds enkele jaren is de motorspits ARMANÇON op het droge gezet en in gebruik als expositieruimte. Van Pasen tot oktober is het elke dag (m.u.v. maandag) geopend van 15:00 tot 18:00 uur.

Foto: archief Hans Schuitemaker



ARQUES LES FONTINETTES. Deze scheepslift en een vijfsluizentrap is gelegen bij St. Omer in het Canal de Neuffossé. De lift is van 1888 tot 1967 voor de scheepvaart in gebruik geweest en na de bouw van de nieuwe sluis (op de plaats van de sluizentrap) buiten werking gesteld.
Foto: archief Egbert de Jonge

ARQUES - Ascenseur à Bateaux des Fontinettes



ARQUES. Ascenseur des Fontinettes is een hydraulische balancelift met een hoogteverschil van 13 m. Het totaalgewicht van de bak is 800 ton. Als energiebron voor het openen en sluiten van de deuren wordt waterkracht gebruikt. In 1991 was een bezoek aan dit museum zeer interessant, in beide troggen lag een spits. In de onderste spits is een expositieruimte gevestigd met een filmvertoning van een der laatste scheepspassages door de lift.
Foto: archief Hans Schuitemaker



TROUSSEY. Het oude en nieuwe aquaduct naast elkaar.

Canal Marne au Rhin werd in 1853 in gebruik genomen. Het is 314 km lang en verbindt Vitry le François met Strasbourg en was geschikt voor schepen tot 34,50 m met 1,60 m diepgang.

In 1969 werd Le Plan Incliné te Arzviller in gebruik genomen ter vervanging van een kanaaltraject van 3300 m met 17 sluizen. In Troussey werd een nieuw aquaduct naast het oude aquaduct over de Maas gebouwd. In Réchicourt werd een sluis met een verval van 15,40 m in gebruik genomen ter vervanging van 4 sluizen. Daarna was het Canal Marne au Rhin geschikt voor spitsen, 38,50 m met 2,60 m diepgang.

Foto: Hans Schuitemaker



Le Plan Incliné betekent: Het Hellend Vlak. Het hoogteverschil is 44,55 m. De rijafstand is 108,65 m met een hellingspercentage van 41 %. De rijtijd is 4 minuten en de totale passageduur bedraagt 25 minuten. Voordien bedroeg de passage van de 17 sluizen gemiddeld 9 uur.

Foto: Hans Schuitemaker



*mv's DAHRA verlaat aan de oostzijde de souterrain van Arzviller (2306 m) gelegen in het Canal Marne au Rhin. Aan de westzijde van souterrain Arzviller liggen de ingangen van de spoor- en scheepvaarttunnel naast elkaar, maar de spoortunnel daalt langzaam, hetgeen de scheepvaarttunnel niet kan (zonder sluizen) en kruist zich onder de scheepvaarttunnel door. Tijdens de Tweede Wereldoorlog is het dak van de spoortunnel opgeblazen, waardoor het kanaalpand droog viel.
Foto: Hans Schuitemaker*



*Souterrain Houdelaincourt (4878 m) is gelegen in het Canal Marne au Rhin tussen Toul en de Marne. Wegens onvoldoende ventilatie wordt de beroepsvaart door middel van een kettingboot (in de volksmond "RAM"), door de tunnel getrokken. De pleziervaart mag meestal, na betaling, op eigen kracht doorvaren.
Foto: Hans Schuitemaker*



*De "RAM" van Houdelaincourt.
Foto: Hans Schuitemaker*



*Twee "tractions" (inmiddels buiten gebruik gestelde elektrische locomotieven) onder de brug van Mauvage, ± 1 km van de souterrain van Houdelaincourt.
Foto: Hans Schuitemaker*



AFSTANDBEDIENING. Hier te Chalons sur Marne. Wanneer men deze, boven het kanaal hangende stang, een slag draait wordt de sluis automatisch gereed gemaakt.

Foto: Ben Boode



mvs SAM BOTT te Reims in het Canal de l' Aisne à la Marne. De schipper draait aan de stang om de sluis te openen.

Foto: Hans Schuitemaker



*mvs AJJY 3 in de sluis van Pont à Bar gelegen in het Canal des Ardennes. Het kanaal is 88 km lang, heeft 44 sluizen en het verbindt de Maas met de Aisne.
Foto: Hans Schuitemaker*



*Op de foto, rechts van de spits, is duidelijk een grote luchtventilator te zien. Deze maakt het mogelijk dat de schepen op eigen kracht door de tunnel kunnen varen.
De zuidzijde van de souterrain van Braye (2300 m) in het Canal de l' Oise a l' Aisne (in de volksmond Canal de Abbécourt).
Foto: Hans Schuitemaker*



*St. Jean de Losne aan de Saône is bekend om z'n "Grand Pardons" (scheepszegening) en is gelegen bij het begin van Canal de Bourgogne en Canal du Rhône au Rhin.
Foto: Archief Hans Schuitemaker*



*Tonnere (Canal de Bourgogne). Het 242 km lange Canal de Bourgogne met 189 sluizen werd in 1832 in gebruik genomen. Het verbindt de Saône met de Yonne.
Foto: archief Hans Schuitemaker*



De SALVÉ in het Canal de Séclin (30-10-1974). Het Canal de Séclin is een 4½ km lang zijkanaal van het Canal de la Deule in de buurt van Rijsel. Dit kanaal was zo smal dat men elkaar niet kon passeren buiten de aanwezige wisselpanden.

Foto: Ben Boode



Tunnel te St. Albin op de Saône.

Foto: Ben Boode



Een duwboot op de Saône anno 1980. Er varen trouwens ook modernere.

Foto: Ben Boode

NAVIGATION DE FRANCE

door: Hans Schuitemaker

Voor het samenstellen van dit boekje ben ik naar Egbert de Jonge, ex spitsenschipper TJOBA 2, in Zwolle geweest. Samen zijn we naar Meppel gereden waar het ms SALVÉ van Ben Boode lag afgemeerd. Ik dank de heren voor de grote gastvrijheid die ik heb genoten.

Ik vaar op een duwboot tussen Rotterdam en Keulen en mijn grootste hobby is filmen en reizen. Sinds de oprichting van onze vereniging heb ik mijn hobby ten dienste van de vereniging gesteld. Mijn eerste reisdoel werden de scheepsliften Henrichenburg, Scharnebeck, Magdeburg en de ascenseurs (liften) in België. Toen ik te horen kreeg dat in Frankrijk nog kettingboten voeren ging ik meteen op reis. Sindsdien heb ik mijn hart verpand aan de Franse kanalen. Het begon met het op zoek gaan van aquaducten en scheepvaarttunnels, maar al snel ging ik verder met het zoeken naar vaarverbindingen. Vanaf april ga ik elk jaar, met de caravan achter de auto, naar Frankrijk. Al rijdend langs rivieren en kanalen ga ik op zoek naar een camping aan het water, om vandaar uit met de losse auto en daarna te voet verder te zoeken naar bezienswaardigheden. Een aquaduct, tunnel, lift, sluis, haven enz. Daarna wordt m'n geduld op de proef gesteld. Ik heb lang moeten wachten voordat ik voor het eerst de kettingboot in Houdelaincourt in actie zag komen. Sommige ingangen van tunnels waren zeer moeilijk te vinden door een overdaad aan onkruid. Ik ben 10 jaar of meer te laat aan deze zoektochten begonnen, de beroepsvaart is bijna geheel verdwenen. In het Canal du Nivernais groeit het onkruid van oever tot oever. De grote jachten moeten de takken opzij duwen om te passeren.

Mijn eerste filmbeelden van Frankrijk, een varende kettingboot en varen op en over aquaducten, heb ik verwerkt in de film NAVIGATION DE FRANCE. Daarna heb ik nog meer films gemaakt van het Canal du Midi met Pente d'Eau de Montech en Fonserannes (de twee enigste hellende kanalen ter wereld). Maar door helaas te weinig beroepsvaart viert het onkruid feest op het in 1984 gebouwde Pente d'Eau de Fonserannes. Verder is ook het Canal Marne au Rhin met Le Plan Incliné de Arzwiller (dwarse scheepslift) opgenomen in mijn archief.

Jaarlijks rij ik meer als 7000 km door Frankrijk en nog steeds heb ik nog niet alles gezien. De tijd heeft 50 jaar stilgestaan op de Franse kanalen. De ANWB geeft prachtige reisgidsen uit, maar over aquaducten, scheepsliften en scheepvaartmusea wordt niets vermeld.

Frankrijk is een prachtig land om te varen. Helaas is er op 1 januari 1992 een verplicht vaarvignet ingevoerd voor pleziervaartuigen. Een weekvignet kost 5 FF per m² (berekend wordt lengte x breedte). Dit vignet is alleen verkrijgbaar op de verkoopkantoren van de dienst Voies Navigables de France en is niet verkrijgbaar op sluizen of aan de grens.



Foto: Hans Schuitemaker



*De kettingboot van Pouilly en Auxois de TOUEUR (lxb: 15 x 3,20 m). De originele motor was een omgepoolde dynamo van 550 volt, 19 kW bij 900 toeren. Op 18-09-1987 maakte schipper Mr. Remond er de laatste reis mee.
Foto: Hans Schuitemaker*



*De TOUEUR met sleep in 1945
Foto: archief Hans Schuitemaker*



Het hoogste kanaalpand (378 m) bij Pouilly en Auxois is 8 km lang en heeft een 3333 m lange tunnel (souterrain). In 1882 werd het kanaal geschikt gemaakt voor "PENICHE", maar het gewelf van de tunnel bleek te laag voor ledige spitsen. Het probleem werd opgelost door de ledige spitsen in een dokachtige bak (zie foto) te vervoeren.

Foto: Hans Schuitemaker



POUILLY-en AUXOIS (C.-d'Or)
Canal de Bourgogne - Convoi de
sortant du Tunnel (longueur 3 k 533)

Hier trekt de TOUEUR het dokje met schip de tunnel uit aan de noordzijde. De beroepsvaart is nu beëindigd in het Canal de Bourgogne. In 1992 was het kanaal van 28 maart tot 30 oktober geopend voor de pleziervaart.

Foto: archief Hans Schuitemaker

Op dit moment is Hans Schuitemaker bezig met een film over het Canal du Bourgogne te maken. Hij zou graag nog enkele foto's, dia's of films in bruikleen willen hebben waar een ledige spits in het dokje door de tunnel wordt getrokken.