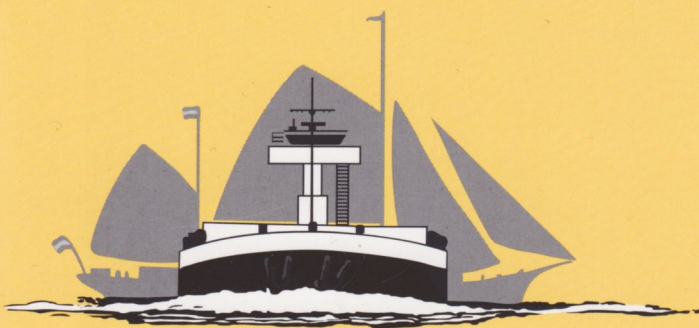


2006 - II



september



VERENIGING 'DE BINNENVAART'



VAARWEGEN IN NOORDWEST FRANKRIJK

Vaarwegen in noordwest Frankrijk

Deze special is samengesteld uit een deel van de foto's die te zien zijn op de expositie 'Vaarwegen in noordwest Frankrijk' in het eerste Nederlandse binnenvaartmuseum van het Binnenvaartcentrum te Dordrecht. Als basis voor deze expositie dient een serie oude ansichtkaarten uit de verzameling van wijlen Hans Schuitemaker, de samensteller van diverse videofilms over Franse vaarwegen. Deze collectie is destijds goed beschreven door de vorig jaar overleden Egbert de Jonge, de Frankrijk-kenner bij uitstek. De oude ansichtkaarten zijn destijds door Hans gekocht van een kapper in Gent. Naast deze oude afbeeldingen wordt van dezelfde locatie, een hedendaagse foto geplaatst. Door Ad Gelens zijn diverse scheepsmodellen en maritieme zaken in bruikleen gegeven. Daarnaast kregen we voor deze expositie de medewerking van W. Baars-Baas, W. de Boer, J. Boersema, A. Deinum-Teekman, J. van Dongen, W. van Heck, J.W. Hubert, J. Kluitenaar, K. van Maldechem, Maison France, Musée de la battellerie, Conflans, G. Nauwelaers-Wanders, J. Niemandsverdriet, C. Slagter, J. van Tol en vele anderen. Waarvoor onze hartelijke dank.

Vaarwegen die voorkomen in deze uitgave zijn onder andere de:

Schelde, gelegen in de landstreek Picardië in het noordwesten van Frankrijk en in 3 provincies in België. Verbinding tussen het Canal de St. Quentin via Gent en Antwerpen naar de Belgisch-Nederlandse grens, benoorden Lillo.

Canal de St. Quentin, gelegen in de landstreek Picardië in het noordwesten van Frankrijk. Verbinding tussen de Schelde, de Somme en de Oise. Het kanaal vormt enerzijds de verbinding tussen de scheepvaartwegen in het noorden van Frankrijk en die van Parijs, en anderzijds tussen de noordelijke vaarwegen en die van het oosten van Frankrijk.

Lateraal Canal de Oise, gelegen in de landstreek Île-de-France, in het noorden van Frankrijk. Verbinding tussen de vaarwegen in het noorden van Frankrijk en die rondom Parijs.

Oise, gelegen in de landstreek Île-de-France, in het noorden van Frankrijk. Zijrivier van de Seine. Onderdeel van de verbinding tussen de vaarwegen in het noorden van Frankrijk en het bekken van Parijs.

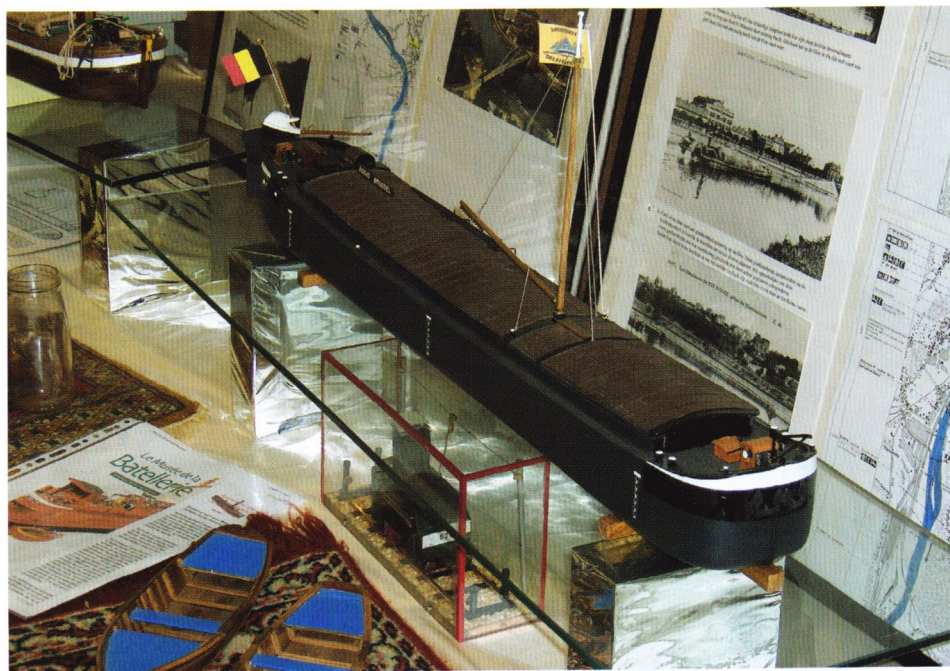
Seine, zuidoost-noordwest stromende rivier in het noorden van Frankrijk, welke vanaf Marcilly tot circa 40 km boven Rouen gekanaliseerd is.





De expositie 'Vaarwegen in noordwest Frankrijk' is tot eind 2006 te zien in het museum van het Binnenvaartcentrum te Dordrecht.

Het Binnenvaartcentrum is gevestigd aan boord van de historische duwboot RENE SIEGFRIED en is wekelijks op donderdag geopend voor belangstellenden.



Een model van de sleeppspits ADDIO uit Brussel.



Mortange a/d Schelde: Sleepboot met sleepschip uit België is net afgemeerd in Mortange a/d Schelde. De schipper is nog bezig met het plaatsen van een schoorboom, onder veel belangstelling van de jeugd, die zoals altijd nieuwsgierig is.



1262 MORTAGNE-DU-NORD
Le Pont sur la Scarpe



Mortagne a/d Schelde: Een paar schippers hebben een onderonsje met de brugwachter op de klapbrug over de Scarpe, onder toezicht van een paar kinderen, die het fotograferen wel mooi vinden.



De brug is inmiddels vervangen door een modernere. De kerk is nog steeds aanwezig.

Foto: archief Jaap Boersema





Denain a/d Schelde. Twee geladen houten walen liggen te wachten voor de haven van de hoogovens van Usinor, waar veel bedrijvigheid is van het laden en lossen van schepen. Dit is een van de vele industrieën van het noorden van Frankrijk.



*De houten walen hebben plaatsgemaakt voor een spits. De hoogovens zijn nog steeds in beeld.
Foto: archief Jaap Boersema*

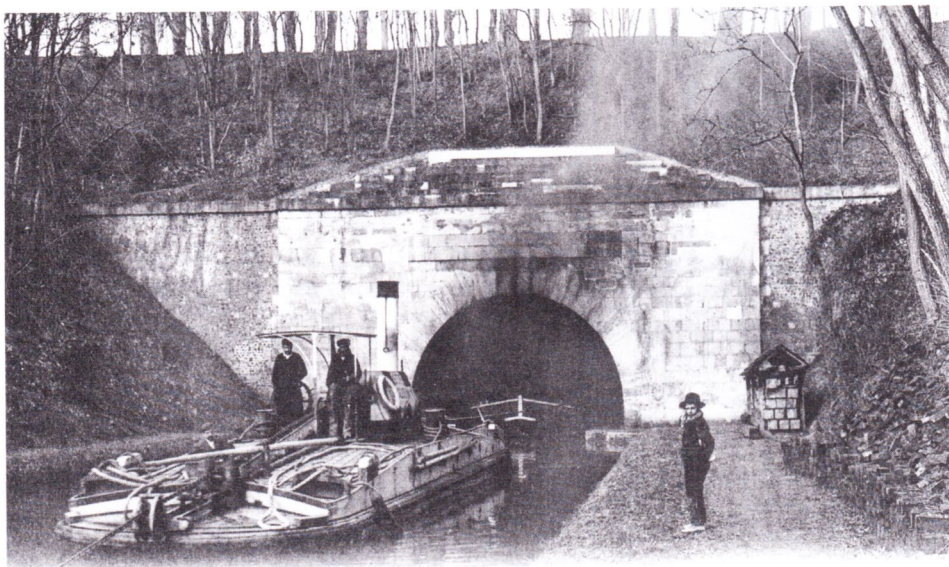
HONNECOURT — Écluses du Bosquet (Amont)



Honnecourt Canal de St. Quentin; Sluis 17. De laatste sluis voor de tunnel aan de bovenkant. Hier betaalt men in het kotje op de sluis de passagekosten van de tunnel. Men ziet duidelijk hoe de remming als een fuik is gebouwd wat het invaren voor geladen en vooral ledige schepen vereenvoudigt, hierdoor was het kanaal ook bij iedereen geliefd.



Een ansichtkaart van de huidige situatie.



83 - Canal de St-Quentin - Le Souterrain de Lesdins

Lesdins Canal de St. Quentin: De kettingboot is net uit de tunnel. Het eerste schip is al zichtbaar en zijn 34 volgelingen die op korte kruisdraden daar achter hangen, zijn nog in het donker onzichtbaar. Dit is één van de eerste kettingboten die nog op kolen stookt en gezien de rookpluim die uit de tunnel komt kan men rustig aannemen dat het binnenin zeer onaangenaam is. Vrouwen en kinderen waren dan ook niet aan boord en moesten bovenlangs lopen naar de andere kant, dit betekende: 5700 meter lopen.



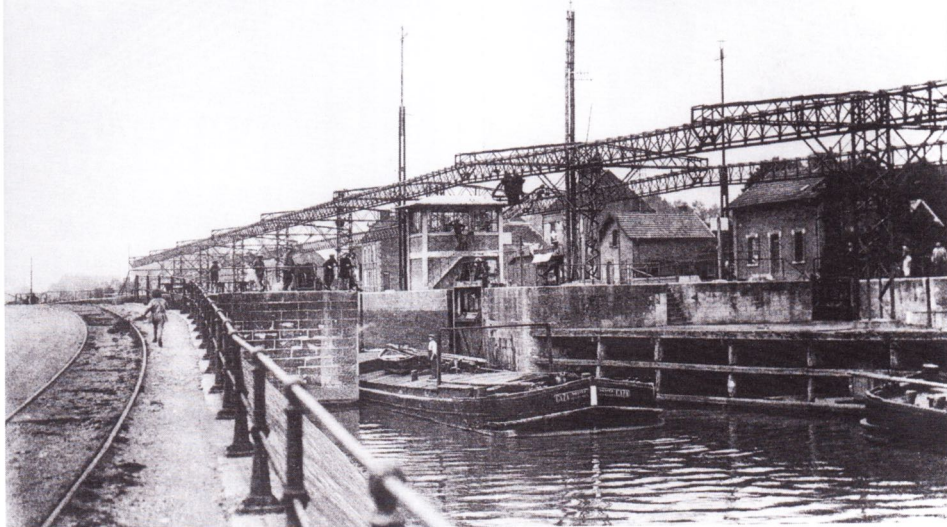
13 - CHAUNY (Aisne) Les Ecluses



Chauny. Canal de St. Quentin: Rondom sluis 35 is het een drukte van belang. Het is al in de tijd dat er tractions reden want we tellen er drie die staan te wachten. De linker tractionbestuurder leunt tegen zijn vehikel nadat hij even tevoren de sleepdraad van het opvarende schip heeft losgegooid. De schipper hiervan staat met het helmhout over de bolders om het schip met zijn lage snelheid te corrigeren.



LONGUEIL-ANNEIL (Oise) - Bateau sortant des écluses électrifiées



Longueil - Anneil. Lateraal Canal de Oise: De sluis is hier al gemoderniseerd met een sleep luchtspoor waarmee elektrische karretjes de schepen tegen een vergoeding de sluis in- en uit trokken. Toen er later meer motorschepen kwamen en de sleepschepen afnamen, moesten de motorschepen ook de vergoeding betalen ofschoon men er geen gebruik van maakte. En toch had het motorschip er voordeel aan, want als men het sleepstelsel afschafte, dan werd het schutten van de sleepschepen weer trager en duurde het schutten weer langer.



De nieuwe sluis te Janville.

Foto: archief Ad Gelens



PONT-SAINTE-MAXENCE (Oise) — Le Nouveau Pont



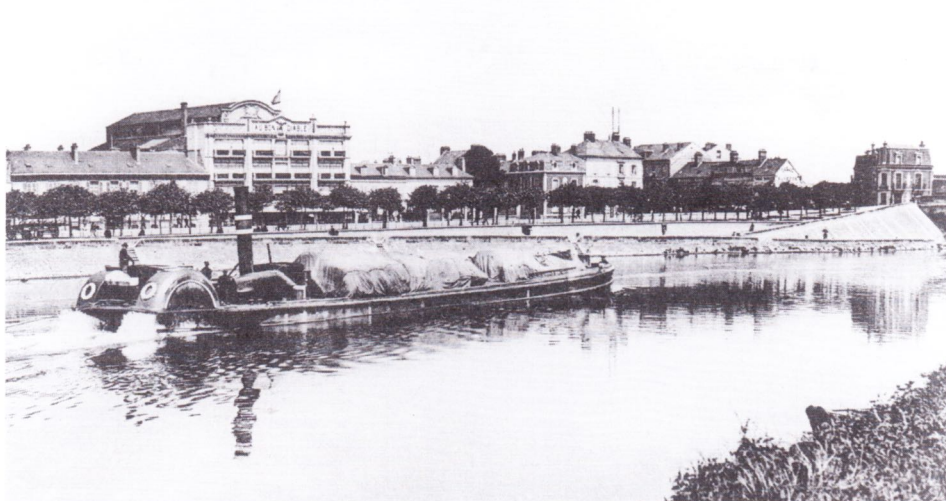
Pont St. Maxence. Oise km 67; een sleepboot trekt hier zijn sleep de Oise stroomafwaarts onder de brug van Pont St. Maxance door richting Parijs. Ofschoon er op de Oise in die tijd veel vaart was, geeft deze foto toch een rustig beeld van de Oisevaart weer.



Foto: archief Jaap Boersema



Creil (Oise). — Bords de l'Oise et la Place Carnot



Creil, Oise; hier vaart een goederenboot opvarig op de Oise. Deze goederenboten onderhielden op de hoofdvaarwaters in Frankrijk de beurtdiensten tussen diverse plaatsen. Het opmerkelijke van deze stoomgoederenboten was dat hun voortstuwing geschiedde met schepraderen. Gezien hun slanke bouw bereikten ze een behoorlijke snelheid. Op oude foto's ziet men ze tot Reims varen.



Creil aan de Oise.

Foto: archief Ad Gelens





Conflans. Oise; de spoorbrug pont Eiffel, 1 km boven de Oise monding is door ing. Gustave Eiffel gebouwd in 1889 -1891. De brug heeft een overspanning van 96 meter en een doorvaarthoogte van 15 meter. In de oorlog van 40 - 45 is hij kapot geweest maar na de oorlog in zijn oorspronkelijke staat hersteld. Een afvarende sleep is met de laatste kilometer bezig en vissersmannen in diverse roeibootjes trachten een visje te verschalken. Een Fransman is een verwoed visser; wanneer er water is, zijn er ook vissersmannen.



Conflans aan de Oise.

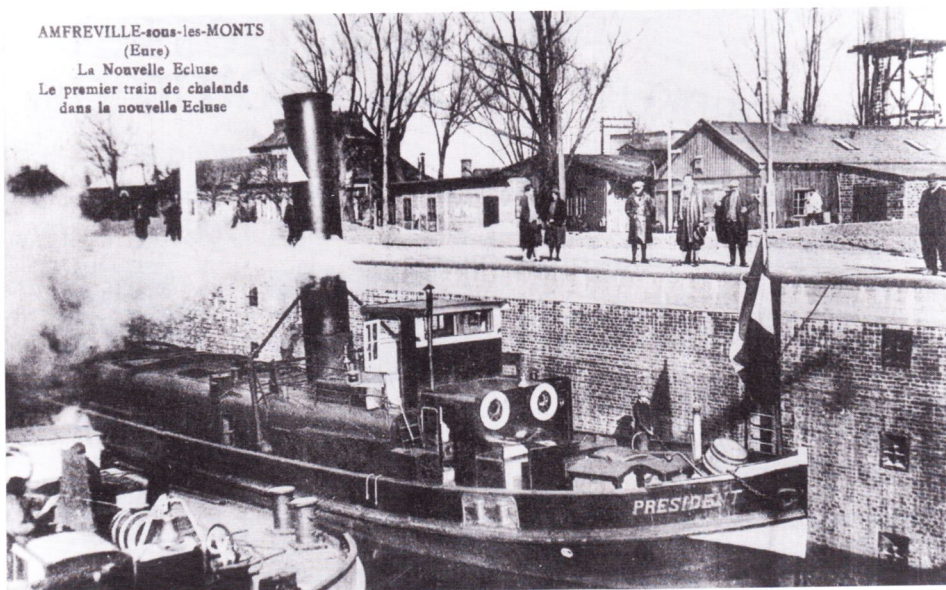
Foto: archief Ad Gelens



AMFREVILLE-sous-les-MONTS

(Eure)

La Nouvelle Ecluse
Le premier train de chalands
dans la nouvelle Ecluse



Amfreville. Seine; de stoomsleepboot *PRESIDENT* ligt hier met een Chalands in de sluis van Amfreville, in de volksmond genoemd ecluse de Poses. De *PRESIDENT* is gebouwd in 1898 en heeft 410 pk op twee schroeven en zijn meetbrief nr. is P 6133. De Chalands is een specifiek Seine schip van diverse afmetingen. Alles wat langer en breder is dan een spits wordt een Chalands genoemd. Vroeger had hij een tonnage van 350 ton tot 650 ton, nu is dat vergroot tot 2000 ton. De schepen doen een beetje lomp aan door hun breedte en diepte van 3 à 3.5 meter. Amfreville is de laatste sluis op de Seine (30 km boven Rouaan); van hieruit heeft de werking van eb enloed zijn invloed.



Amfreville sous les Monts. We zien hier de tankspitsen *ESSO MELUN* en de *FLECHE DOR II*. Over bakboord ligt de cementtanker *MAI* afgemeerd.





172. ROUEN — Vue vers l'île Lacroix

Rouen. Seine; aan de Quai de Paris ligt een schip dat met de hand gelost wordt, wat alleen rond hoogwater kan plaatsvinden daar het verschil tussen eb en vloed hier ongeveer 6 meter is. Buiten opzij liggen vier geladen schepen, waarvan één met kolen en twee met vaten wijn die in de haven hebben geladen; de sleepboot die hun naar Parijs moet brengen ligt opzij. Aan de overzijde liggen ledige schepen aan het eiland Lacroix bij reparatiebedrijven te wachten op reparatie of werk.



Rouen aan de Seine.





16 CONFLANS-SAINTE-HONORINE. — Le Port.

Conflans - St. Honorine. Seine; geladen opvaardige schepen wachten op een sleepboot of kettingboot, die hen naar de bestemming rondom Parijs brengt. Er zijn niet veel schepen aanwezig. In drukke perioden liggen er 10 à 12 lengtes en 8 schepen breed te wachten voor verdere sleepgelegenheid.



In Conflans Sainte Honorine is een binnenvaartmuseum en was een schippersbeurs.





Conflans - St. Honorine. Seine; het is op deze foto behoorlijk druk met de opvaart, gezien het aantal schepen. De kettingboot ligt al opzij om de sleep met 15 schepen aan te maken. Alle masten zijn gestreken voor de vele bruggen die gepasseerd moeten worden. Mannen van de Franse rivierdienst zijn druk doende met enkele werkbakken. En zo te zien loopt er weinig stroom.



In Conflans Sainte Honorine is de samenvloeiing van de Seine (onder) en de Oise.

63. BOUGIVAL — La Seine aux Écluses



Bougival. Seine; De opvarende sleep ligt te wachten voor de sluis van Bougival waar juist een sleep met ledige schepen uitkomt. Het tafereeltje lijkt veel op de situatie op de Belgische Maas waar het ook van deze rustige momenten gaf.



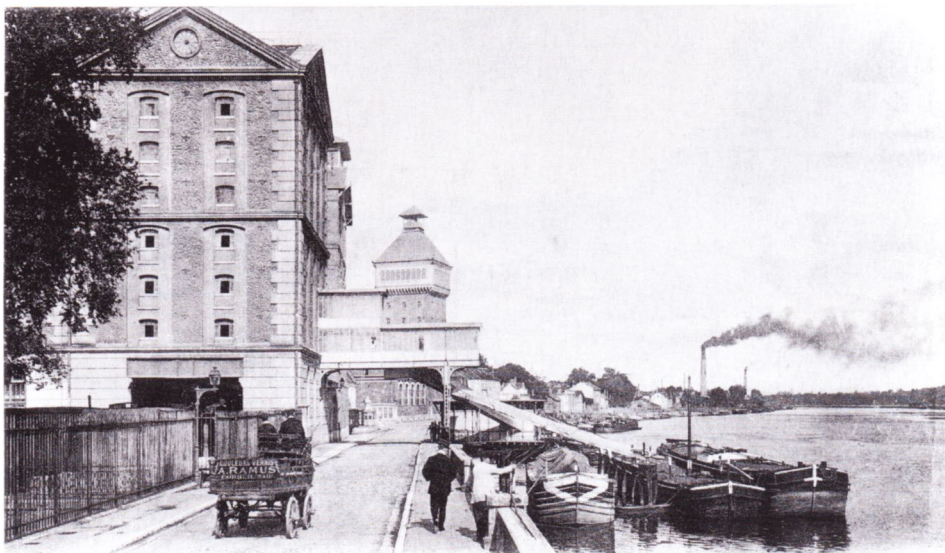
Bougival aan de Seine.



Suresnes. Seine; boven de sluis en brug van Suresnes liggen diverse schepen die met de hand gelost worden. Op de eerste rij is net een schip met deklust begonnen met lossen op een paardenkar en een tweede schip buitenop is al een deel van zijn lading kwijt. Er is net een beetje boven water geweest gezien de moetrand op de kade. Een opvaardige passagiersboot is op weg naar de stad. Onder de eerste boog van de brug door ziet men nog net de sluis van Suresnes.



De sluis van Suresnes.



6 CORBEIL. - Les Magasins du Grand Moulin et la Seine

Corbeil. Seine; Corbeil 30 km boven Parijs is een laad- en los plaats van granen bij de graanmolens van Grand Moulin. Hier is een schip meel aan het laden en is bijna vol en opzij ligt de opvolger al klaar. Vanaf Corbeil ging veel meel naar Parijs of verderop als export meel naar Rouaan of Le Havre. Binnen de steiger ligt een Flute, een schip dat op de Ourcq voer, een riviertje dat in de Bassin de Villette van Parijs uitmondde.



Corbeil aan de Seine.

Foto: Jaap Boersema





Saint - Mammés. Seine; gezicht vanaf de brug op de wasserette (Bateau lavoir) waar de vrouwen hun voorgekookte was schrobden in het toen heldere Seine water. Naast de wasplaats ligt een aardig stoombootje en een afvarende sleepboot met werkschepen zoekt een plaatsje. Daarnaast ligt de net aangekomen kettingboot uit te blazen. Links onderaan in de bocht is de ingang van Canal de Loing naar Montargis en richting Loire bestemmingen.



Saint – Mammés aan de Seine.

Foto: archief Jaap Boersema





18 SAINT-MAMMÉS.- Le Quai et le Canal du Loing.

Saint - Mammés. Canal de Loing; afvarende schepen liggen te wachten voor de laatste sluis voor de Seine. Oude stuwnaalden liggen hier in het talud om schepen voor op- en neergaand water te beschermen. Aan de overkant ligt een schip op de werf voor onderhoud. Dit is de route naar Montargis en de Loire.



Saint – Mammés aan de Seine.

Foto: Jaap Boersema





Via internet www.debinnenvaart.nl is de database 'De Binnenvaartschepen' in te zien. Hierin zijn onder andere de volgende spitsen opgenomen. Dit scheepstype is speciaal ontwikkeld voor de vaart in Frankrijk. Met de afmetingen van 39 x 5,05 x 2,50 meter en een laadvermogen van ca. 360 ton was de spits het eerste 'Europaschip'. Hierboven zien we de TOMMYCOR (2005579 – 355 ton - bj 1951) van C.J Bondewel uit Terneuzen op het Amsterdam Rijnkanaal te Weesp (03-05-2006). Op de onderste foto vaart de L'ESPOIR (2315545 – 361 ton – bj 1957) van G. Eier uit Terneuzen de Volkeraksluizen binnen (03-08-2005).





De CARPIO (3290265 – 469 ton - bj 1963) van C.M van de Kreeke uit Capelle a/d IJssel is gebouwd als SPERA en is later verlengd tot 49,77 meter. Foto te Breukelen (03-05-2006).

De spits PICARO (2319008 – 368 ton – bj 1964) is mogelijk wel een van de bekendste spitsen op internet. Op de bijzonder fraaie website www.picaro.nl van T. Hitters en A. van Oers kunt u meegenieten van hun 'grote liefde', de Franse vaarwegen en hun geschiedenis. Foto in de Volkeraksluizen (22-07-2006).





De spitsen zijn meegegaan met de moderne tijd. De JOLISE (2309577 – 350 ton – bj 1956) van Vof Jolie uit Enkhuizen is voorzien van een radar op het voorschip en een beweegbaar stuurhuis. De JOLISE verlaat hier op 07-07-2006 haar losplaats te Veghel en weldra zal de MINI (3051536 – 369 ton – bj 1961) van N. Schot uit Rotterdam haar plaats innemen. Ook de auto en autokraan ontbreken op de huidige spitsen niet.





Dat spitsen overal voor in te zetten zijn toont deze foto. De WESTROPA (3220219 – 362 ton – bj 1960) van de familie Kranenburg uit Vreeswijk voer ter opluistering van het evenement Bavaria City Racing van Maastricht naar Rotterdam, spectaculair uitgedost als Formule 1 wagen. Meer hierover kunt u lezen in ons blad Binnenvaart 2006/5. Op de onderste foto is de WESTROPA weer in haar eigen element en op weg om te laden voor zuid Frankrijk (Rotterdam 23-08-2006).

