

Vrij. 13 Aug. : Eindelijk vakantie. Ik ben vandaag vroeg klaar, dus kunnen we vanmiddag nog weg. Komt goed uit, het is mooi weer, maar de berichten voor morgen zijn slecht. Nu komen we droog het Westland uit. Er moet nog wel even fors omgevaan worden, de Kerstanjewetering, de vaart bij het Haantje is afgesloten. De keersluis is neergelaten en de bodem moet worden schoongemaakt vanwege het geklieder van Gist-Brocades vorige week. We arriveren rond 21.-- u. in Leidschendam, waar we op de inmiddels overbekende plaats aanleggen. Mooie avond met laat in de avond regen.

Za. 14 Aug.: Ria is vannacht twee keer wakker geweest en er zelfs nog even uit geweest. Enkele luidruchtige en waarschijnlijk enigszins dronken jongeren hebben vannacht het kanaal tot zwembad gepromoveerd en zijn daarbij op wat rumoerige wijze te water gegaan. Later die nacht zijn de onstuimige badgasten door de lokale politie verwijderd. Ikzelf heb er weinig van gemerkt, geslapen als de bekende os. De hele nacht buien, afgewisseld door regen en zo is het ook 's morgens nog. Eerst nog wat boodschappen gedaan bij Edah, deze zit sinds kort op het plein, en daarna vertrokken. We komen zelfs droog door de sluis. In Leiden gaan we SB de Oude Rijn op richting Alphen/Rijn en dan weer SB over de Gouwe richting Gouda. De spoorbrug bij Gouwsluis is dicht, maar navraag over de marifoon wijst uit dat de brug over enkele minuten weer open gaat, dus gaan we niet aan de wachtsteiger maar blijven een beetje drijven. De Gouwe is een tamelijk saai kanaal, dus gaat de motor op 1800 r.p.m., waarbij we precies de toegestane 12 km./h. varen. Deze keer gaan we niet door Gouda, wat mooier varen is, maar door de Julianasluis. Deze route is uiteraard wat sneller dan die door Gouda, want dan heb je twee sluizen en een aantal bruggen. Dan BB uit de Hollandse IJssel op, weer even drijven voor de waaiersluis, schutten, en dan het zogeheten gekanaliseerde deel van de IJssel op. Omdat de kap opstaat moeten in Oudewater zowel de Coenekoopsebrug (VHF22) als de provinciale brug draaien, dit loopt echter allemaal vlot en we varen door tot aan de brug in Montfoort. Deze staat inmiddels dubbelrood en we leggen aan vlak voor de brug aan SB. De douches bij het zwembad vinden we nu toch net iets te ver, er vallen vrij veel buien, dus dat bezoek stellen we uit tot morgen. Dan varen we eerst wel door de brug en leggen dan wel bij het zwembad aan en kunnen dan ook gelijk water tanken. Vandaag matig weer.

Zo. 15 Aug.: Na het ontbijt gaan we door de brug en leggen weer aan bij het zwembad. De douches zijn, evenals bij vorige bezoeken aan Montfoort, keurig schoon. Gelukkig hadden we nog een paar douchemunten, want het zwembad, waar deze munten verkocht worden is nog dicht. In tegenstelling met de douches is het bijvullen van de watertank minder succesvol, de automaat is stuk. Rond een uur of elf vervolgen we onze route over de Hollandse IJssel. Bij de doorslagsluis in Nieuwegein gaan we SB het Merwedekanaal op en we schutten bij de Koninginnesluis de Lek op. Dan bijna recht oversteken, vervolgens de Grote Sluis Vianen en weer zitten we op het Merwedekanaal. De bruggen worden vlot bedient, de meeste vanuit de Centrale post in Gorinchem (VHF 22) of anders zijn er drukknoppen op het remmingswerk. Voor Gorinchem wordt de recreatievaart middels een bord naar BB verwezen, de gekanaliseerde Linge op. We varen door Gorkum en gaan dan door de jachtensluis de Merwede op. Dit gedeelte wordt door Ria wat minder gewaardeerd, er staat een harde wind recht tegen stroom in op de Merwede. Deze combinatie zorgt voor korte, hoge golven welke op hun beurt weer voor veel buiswater zorgen wat soms over de ramen heen in de kuip komt. Even boven Hardinxveld-Giessendam nemen we over BB de Beneden-Merwede en dan weer BB uit de Biesboschluis. Deze brengt ons weer in rustiger vaarwater, we komen dan langs Werkendam, door het Steurgat, een fraaie route dwars door de Biesbosch. Helaas voor ons zijn de toch al schaarse aanlegplaatsen hier allemaal bezet dus moeten we doorvaren. Je kan hier uiteraard wel voor anker gaan, maar persoonlijk ben ik daar, althans voor de nacht, niet zo dol op. Bij de Amercentrale komen we op de Bergse Maas, deze steken we schuin over en varen de Donge op. Net

voor de brug aan SB is een passantenhaven, van Geertruidenberg. Deze varen we even na zessen binnen en leggen aan. 's Avonds na het eten maken we een avondwandeling door dit fraaie stadje. Leuk is hier vooral dat alle oude gebouwen hier zijn voorzien van een gevelplaatje met daarop vermeld de geschiedenis en eventuele bijzonderheden. Geertruidenberg is een oud vestingstadje en derhalve ruimschoots voorzien van panden met een militair verleden en enige, gelukkig buiten werking gestelde, kanonnen en een fraai marktplein.

Ma. 16 Aug.: Met goed weer vertrekken we uit Geertruidenberg. We varen vanaf de Donge het Wilhelminakanaal op en al snel liggen we voor Sluis 1, Oosterhout. Varende in de richting Tilburg wordt het steeds donkerder en bij Sluis 2, halverwege Dongen en Tilburg, gaat de kap omhoog voor alle zekerheid, en niet voor niets, want even later breekt de natte p@&#! uit. In Tilburg moeten we voor Sluis 3 ruim een uur wachten, voor ons is juist een tanker de sluis ingevaren en terug komen er twee containerschepen. Deze kunnen dan net in de sluis. Bovendien is dit een tijdrovend gebeuren, want dit is een tweetrapssluis, d.w.z. je vaart de sluis in, schut een paar meter omhoog, resp. omlaag, dan gaat de tussendeur open, volgende schutkolk invaren, deurtje dicht, weer een paar meter schutten en vervolgens de laatste deur. Dus al met al even geduld a.u.b. Gelukkig is het tijdens het schutten droog. Als we hierna door Tilburg varen, de file is door het lange wachten aangegroeid tot negen schepen, schijnt zelfs de zon. In Tilburg gaan er een paar de Piushaven in en zo hier en daar onderweg vallen er nog een paar af. Bij Sluis 4, Haghorst, stortregent het inmiddels weer. Gelukkig heeft Ria voor de vakantie nieuwe regenpakken voor ons gekocht zodat we zelf droog kunnen blijven. Toch wel jammer, want de omgeving is prachtig en met mooi weer zie je toch meer. In Oirschot houden we het voor gezien vandaag. Aan SB heb je een aanlegplaats voor de recreatievaart. Geheel onverwacht zien we 's avonds Wil Maree van onze WSVW, met vrouw en hondje, ze liggen een klein stukje verderop aan dezelfde aanlegplaats en varen het Wilhelminakanaal in tegengestelde richting.

Di. 17 Aug.: Na een praatje met de Maree's vertrokken in oostelijke richting met goed weer. Na het passeren van Son & Breugel komen we bij Lieshout bij Sluis 4. Deze geeft weinig oponthoud, hij staat namelijk open en het ziet er naar uit dat dit reeds geruime tijd het geval is, gezien de staat van onderhoud. Nog wat ophaalbruggen en dan volgt de Zuid-Willemsvaart. Het gedeelte door Helmond is al enkele jaren afgesloten en is vervangen door een nieuw kanaal om Helmond. Sluis Helmond (VHF18) is een grote, moderne sluis. Deze vervangt drie sluizen in Helmond. Het gevolg is wel dat deze sluis een hoogteverschil van zo'n zes meter heeft, maar dit geeft geen enkel probleem, in de sluismuren zitten voldoende verhaalpotten en het schutten verloopt snel, maar toch rustig. We liggen met twee zand/grind schepen en een motorjacht in de sluis. Hierna komen we al weer vrij snel op het oude gedeelte van het kanaal en volgt Sluis 10. Sluis 10 t/m 13 nemen we samen met steeds hetzelfde grindschip, wij varen dan telkens eerst de sluis in en gaan in de zijkom liggen. Het grindschip vaart vervolgens de sluis in en gaat met de kop tegen de deur, hij is net iets te lang voor de kom. Hij vaart dan weer als eerste de sluis uit, bij de volgende gaan wij hem weer voorbij en de procedure herhaalt zich. Het passantenhaventje van Nederweert slaan we over, aan de buitenkant liggen al schepen en aan de binnenkant zie je niet veel. Het grindschip vaart rechtuit het kanaal Wessem-Nederweert op en wij gaan SB richting Weert. Hier komen we voor Sluis 15, sluis 14 hebben we overgeslagen, deze bestaat namelijk niet, vreemd genoeg. Voor de sluis ligt een Belgisch zandschip te wachten, het duurt allemaal nogal even en voor de sluis opengaat komt er nog een. Pech voor ons, maar vrachtvaart gaat nu eenmaal voor. Ik vraag aan de sluismeester (VHF20) of wij er nog bij kunnen en hij denkt dat het nog net kan. Nou het gaat, maar het houdt niets over en we hebben maar een verhaalpot over. Het schutten verloopt rustig, dus met een lijntje gaat het ook goed. Ria maakt vol leedvermaak een foto als ik aan dat ene touwtje hang. Boven gekomen zet ik voor alle zekerheid toch maar even twee lijntjes uit, want als twee geladen zandschepen de sluis uitblazen is er doorgaans aan schroefwater geen gebrek. We volgen de twee geladen zandschepen tot aan de passantenhaven van Weert,

het is tijd voor de warme hap. 's Avonds maken we een wandelingetje door Weert. Dit plaatsje heeft bijna evenveel kroegen als huizen, dus dorst is hier waarschijnlijk een onbekend verschijnsel.

Wo. 18 Aug.: Na een paar kleine boodschappen en drinkwater getankt te hebben vertrekken we uit Weert. Om hier water te tanken heb je zelf een slang nodig, hier hangt niets. Een paar jaar geleden heb ik wel eens een slang gemaakt met aan het ene eind de bekende gardena koppelingen en aan het andere een koppeling die vrijwel overal op past. Het was ons bekend dat je in België en Frankrijk op de meeste plaatsen bij drinkwaterkranen geen slang aantreft en onze waterslang is ook deze hele reis een onmisbaar artikel gebleken. Het weer is vandaag weer eens uiterst wisselvallig dus de tent blijft op. Na de stadsbrug Weert volgt na enige tijd Sluis 16 (VHF18) en even later passeer je vrijwel ongemerkt de grens. De eerste sluis over de grens, Sluis 17, heeft weinig verhaalpotten in de sluismuur, maar de sluiswachter pakt met een haak de lijnen aan en legt ze over de bolders boven. Het Vlaams vaarvignet is op deze sluis niet verkrijgbaar, dat lukt pas bij de volgende sluis, Sluis 18. De reden van deze op het eerste gezicht wat onlogische gang van zaken is gelegen in het feit dat over Sluis 17 een ophaalbrug in een drukke verkeersweg ligt, bovendien heeft Sluis 18 minder verval zodat er meer tijd overblijft voor het administratief gebeuren. Hierna gaan we SB uit het kanaal Bocholt-Herentals op, een tamelijk breed kanaal wat vrijwel helemaal door bossen leidt, erg mooi hier. Domper op de vreugde is dat hier ons elektrisch toilet de geest geeft. Ria neemt het stuur over en ik probeer de zaak te repareren, maar omdat dit niet zo best wil lukken op korte termijn zoeken we een tijdelijk ligplaatsje in een oude zwaairom. Tamelijk ondiep, maar het moet maar even. Technisch onderzoek wijst uit dat er een stukje touw in de pomp zit, zo te zien een stukje schroefaskoord. Na verwijdering van voornoemd stukje werkt ons sanitair weer als vanouds dus de reis wordt voortgezet. Uitzonderlijk voor Belgische maatstaven is dat dit kanaal over zo'n 25 Km. geen sluisen heeft. Wel zien we zo ongeveer halverwege dit kanaal aan SB een nieuwe brug, met daarachter een passantenhaven. Omdat het nog zo vroeg is varen we door, of dit achteraf gezien verstandig was valt te betwijfelen. De Belgische waterwegen zijn over het algemeen fraai om te zien, maar geschikte aanlegplaatsen zijn er een zeldzaamheid. Het doodlopende kanaal naar Beverlo heeft volgens de Almanak wel wat ligplaatsen maar omdat wij het kanaal naar Turnhout op willen gaan we door de sluisen 1 t/m 3. Deze liggen kort na elkaar en voor het eerst na de Biesbosch schutten we omlaag. Tussen Sluis 1 en 2, een stukje van hooguit 1,5 Km., breekt een onweersbui los. Omdat we niet veel zin hebben om met dit weer te schutten vaar ik het stukje een paar keer op en neer en pas als het ergste voorbij is varen we de sluis in. Na de derde sluis varen we SB het Kanaal Dessel - Schoten over Turnhout in, ook wel bekend als het Kempenkanaal. Volgens de Almanak heb je nu al snel aan BB een zwaairom met aanlegplaatsen. Dit is een grapje, de zwaairom is erg ondiep en voor de wal liggen veel stenen net onder water, niet echt prettig, zeker niet omdat er af en toe nog wat vrachtvaart voorbij komt. Ligplaats met algemene stemmen afgekeurd. Tussen haakjes, ook verder gedurende onze reis door België zijn we herhaaldelijk door de Almanak op verkeerd spoor gezet, zowel wat betreft aanleg- mogelijkheden als wat betreft bedieningstijden van bruggen en sluisen als ook de vermelde marifoonkanalen. In Nederland klopt een en ander doorgaans wel aardig, varende door België dienen de gegevens met een overdosis zoutkorrels genomen te worden. De ANWB almanak kreeg al gauw de bijnaam **Allemal Niet Waar Boek**. Ook verder op dit overigens prachtig mooie kanaal zijn aanlegplaatsen zeer schaars. Een goede oplossing is om bij een wachtplaats voor een brug, na verkregen toestemming van de lokale brugwachter, aan te leggen. Voordelen hiervan, schepen varen hier langzaam, en het is in tegenstelling tot de meeste andere plaatsen meestal diep genoeg. In de buurt van Ravels meren we aldus af voor een ophaalbrug. Heel toevallig is de bruggenbaas hier ook nog chef bij de dienst voor de scheepvaart, zeg maar de Vlaamse rijkswaterstaat, en van hem krijgen we toestemming voor onbepaalde tijd. Zover echter willen we de gastvrijheid van deze man niet misbruiken, morgen gaan we weer verder. 's Avonds volop regen en niet zo zachtjes ook.

Do. 19 Aug.: Na het gebruikelijke stevig ontbijt met warme croissants van chef-kok Ria zetten we onze reis langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten voort. Even voor Turnhout komen we achter een geladen Kempenaar, maar even later laat de schipper ons voorbij, hij houdt even in en wij kunnen er langs. Op zo'n smal kanaaltje kun je dat maar het best een beetje rustig doen, ook een geladen schip wordt door de zuiging vrijwel onbestuurbaar als een motorjacht er met teveel gas voorbij gaat. In Turnhout heb je twee zwaikompen, de eerste heeft wat primitieve aanlegmogelijkheden langs de wal, maar bij de tweede liggen enkele splinter- nieuwe steigers en er is hier ook gelegenheid om te winkelen. Wij maken hier echter geen gebruik van aangezien Ria's proviandkast nog een onbeschaamde hoeveelheid voedsel herbergt. Voorbij Turnhout komt de eerste sluis, heel toepasselijk Sluis 1 geheten, in zicht. Hier hebben we even pech, er vaart net een geladen Kempenaar de sluis in en dat betekent dat de sluis ook echt vol is, de meest gebruikte vrachtschepen hier, de zogeheten Kempenaars, passen precies in deze sluisen. Hierna gaat de sluiswachter nog even mee naar de volgende brug, die hij ook moet bedienen, dus we liggen weer een dik uur te drijven.

De windkracht is momenteel ca. 7, dus makkelijk is anders. Na een half uurtje drijven maken we daarom maar vast aan de zeer gebrekkige wachtplaats. Even verder, in Brecht, liggen aan BB een hele lange rij wachtende vrachtschepen en daarna is er geen vrachtvaart meer op het kanaal. Even verder voor brug 11 aan BB in een kom leggen we aan bij de B.Y.C., de Brechtse Yacht Club. Mooie steigers, vers drinkwater, prima douche en een vriendelijke havenmeester maken het verblijf hier aangenaam. We schaffen bovendien een mapje met vaarkaarten van België aan die heel wat beter gedetailleerd zijn dan de kaart van de ANWB. Later komt er nog een Hollandse boot achter ons liggen aan de steiger. We spreken met hen af om morgen om negen uur te vertrekken, de havenmeester belt voor ons de brugwachter, die op zijn beurt de sluismeester "*verwittigd*" zoals dat hier heet.

Vr. 20 Aug.: Even over negen zien we vanaf onze ligplaats de brugwachter per bromfiets arriveren. De eerste vier sluisen, de nrs. 2 t/m 5, staan allemaal verkeerd om dus de gemiddelde snelheid ligt niet erg hoog. Af en toe schijnt de zon, maar soms valt er ook nog wel eens een stevig buitje. Toch wordt het weer over het geheel genomen iets beter, er zit zagezegd vooruitgang in en dat is al meer als we hadden durven hopen zo laat in het seizoen. We varen samen met de andere Nederlandse boot die gisteravond bij ons aan de steiger is gekomen. Deze mensen komen uit Hoogvliet en zijn zo langzamerhand weer op weg naar huis. De door hen uitgekozen route voert hen over het Schelde-Rijn kanaal, een traject waar ik Ria, op z'n zachts gezegd, beslist geen plezier mee zou doen. Bij sluis 3 en 4 gaat er ook een stokoude Belgische tjalk mee die werkelijk enorm rookt. Sluis 6 staat in tegenstelling met z'n voorgangers uitnodigend open, alleen ontbreekt hier de sluiswachter, maar ook deze verschijnt na verloop van tijd en de reis wordt voortgezet. Om een uur of drie liggen we tenslotte voor de laatste sluis in het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. We besluiten om hier maar te blijven liggen, hierna volgt een stuk Albertkanaal en daar kan je beter niet aanleggen. Het Albertkanaal laat zich goed vergelijken met het Amsterdam-Rijnkanaal bij ons, totaal niet geschikt om aan te leggen dus. Het weer knapt nu duidelijk op en we brengen de lokale supermarkt een bezoek en maken ook nog een wandeling door Schoten en langs het Albertkanaal.

Za. 21 Aug.: Gelukkig zijn we vroeg genoeg opgestaan, om half negen is de sluiswachter er al, de afspraak was rond negen uur, en er komen twee boten aanvaren vanaf de jachthaven bij sluis negen, de Hollanders van gisteren en een Belgisch jacht. Met z'n drieën zakken we de laatste 4,5 mtr. af naar het Albertkanaal. De Belg voorop draait het Albertkanaal op en roept over de marifoon dat alles vrij is. Gelukkig is mijn vertrouwen in het observatievermogen van onbekenden niet al te groot en vaar voorzichtig het kanaal op. De andere twee jachten gaan SB uit richting Antwerpen, maar wij moeten BB richting Wijnegem. Op de hoek ligt precies een duwbak en jawel hoor, een lege tanker, direct gevolgd door een even grote volle komen net aan varen van BB. Stukje achteruit dan maar weer. Als deze twee, beide zo'n 1700 ton, voorbij zijn is het kanaal verder vrij en we varen naar sluis Wijnegem. In de almanak staat vermeld dat

deze sluis op VHF20 zit, maar als ik ze hierop aanroep, antwoord Straatsburgdok Antwerpen dat Wijnegem op kanaal 80 zit. Dit werkt inderdaad stukken beter en we kunnen de BB sluis in, er liggen hier drie grote sluisen naast elkaar. Een sluiswachter pakt ook hier weer met een haak de lijnen aan en legt ze boven vast. Bovengekomen moet je met je papieren, het vignet, naar het sluiskantoor. Hierna gaan we in flink tempo verder, het Albertkanaal is redelijk rustig vandaag, maar heeft de watertoerist verder weinig te bieden dus stevig op weg naar Viersel. We willen het Netekanaal op en een paar km. voor de sluis roep ik op VHF22 sluis Viersel. De sluiswachter, hier *sasmeester* geheten, zet de sluis alvast goed en we kunnen bij het Netekanaal aangekomen zo de sluis binnenvaren, hoef je niet op het Albertkanaal te blijven dobberen. Even ontstaat er lichte verwarring over de lichten op sluis Viersel, deze staan ondanks een geopende en lege sluis op rood, maar de sluiswachter deelt ons mee via draadloze communicatie dat zijn lichten defect zijn en wij zonder bezwaar zijn sluis kunnen binnenvaren. Het hierop volgende Netekanaal is rustig en erg mooi. Aangekomen bij sluis Duffel krijgen we gezelschap van een Belgisch jacht, de "Humber" en we komen overeen samen verder te varen. De "Humber" heeft als thuishaven Willebroek, aan het Zeekanaal naar Brussel, dus zij zijn hier goed bekend en kennen de gang van zaken hier uiteraard goed. Bovendien krijgen we van hen onderweg via de marifoon allerlei toeristische informatie dus dat is wel gezellig. Na sluis Duffel volgen de Beneden Nete en de Rupel. Dit zijn getijdenrivieren met een tijverschil van zo'n vijf meter. Volgens het boekje hebben we nu hoog water en naarmate je de Schelde nadert wordt de tijstroom sterker. Op de Zeeschelde aangekomen moet je twee maal BB, eerst de Schelde op, en dan direct het Zeekanaal naar Brussel met gelijk aan het begin sluis Wintam. (VHF68). We liggen een half uurtje op de Schelde voor we de sluis in kunnen. Niet moeilijk, want doordat er inmiddels een paar km. ebstroom loopt, vaar je stationair zo ongeveer de stroom dood, dwz. je ligt dan t.o.v. de wal zo ongeveer stil. Samen met een binnenschip varen we dan de sluis in. Flink sluisje, 250 x 25 mtr., maar voorzien van drijvende bolders. Omdat het hoog water is gaan we maar een klein stukje omhoog. Ook hier weer vignetcontrole. Hier zakt een emmertje langs de sluismuur naar beneden, gele fiche van het vignet erin, paar vragen van de sluiswachter, zoals waarvandaan, waarheen, naam en waterverplaatsing van de boot, en de hartelijke groeten maar weer. Emmertje terug naar beneden met het vignet en watersporters de sluis uit. De volgende sluis, Zemst, schut volgens het boekje alleen samen met de beroepsvaart. Het binnenschip loopt ons op en ook wij voeren het tempo wat op. Bij Willebroek vaart de "Humber" zijn thuishaven in en wij gaan alleen verder. Bij sluis Zemst kunnen we samen met het binnenschip de sluis in (VHF68). Ook deze sluis is flink aan de maat, 205 x 25 mtr., maar ook voorzien van drijvende bolders. Best makkelijk, want hier gaat het 8 mtr. omhoog. De rest van het Zeekanaal heeft tot aan Brussel nog een stuk of vier bruggen die omhoog moeten (VHF20), maar dit gaat vlot. De omgeving van het kanaal is niet echt boeiend, veel industrie, veel ouwe troep en weinig of geen natuurschoon. We leggen tenslotte aan bij de B.R.Y.C., de Brussels Royal Yachting Club, tegen een tarief van Bfr. 450,-, niet echt een koopje, maar er zijn douches, drinkwater en een goede ligplaats.

Zo. 22 Aug.: Lekker gedouched, watertank vol en de dieseltank ook, 135 L a Bfr.12.- p/l. op urenstand 755., precies 1,5 L. p/u. deze periode. Even over tien zijn we bij sluis Molenbeek, hartje Brussel, maar hier moeten we even wachten, ze hebben watertekort. Ook dit is weer een voorbeeld van onjuiste informatie van Almanak deel 2, volgens deze wordt er niet gedraaid op zondag, maar dat doen ze wel degelijk en wel van 10.-- tot 18.-- u. Bovendien hebben alle sluisen marifoon, kanaal 20. Het is trouwens ongelofelijk wat een rotzooi er hier in het water drijft, behalve een aantal voorwerpen die in een net logboek niet met name genoemd kunnen worden, verder veel hout, plastic en blikjes, zijn in het bijzonder de plastic flessen in de meerderheid. Als sluis Molenbeek dan uiteindelijk toch zijn deuren opent zijn we inmiddels met drie schepen, nog een Nederlands jacht en een jong Duits stel met een oud kajuitzeiljachtje. Zij hebben dit scheepje in Flensburg gekocht en varen het binnendoor naar hun woonplaats Mainz. Omdat het scheepje weinig snelheid heeft en daarom niet stroomop kan op de Rijn gaan ze binnendoor naar Straatsburg en dan vervolgens afvarend naar

Mainz. Dit reisje duurt voor hen al maanden, ze kunnen alleen in het weekend en reizen iedere zondagavond weer terug naar huis. Na de sluizen Molenbeek (nr.11), Anderlecht (nr.10) en Ruisbroek (nr.9) verlaten we eindelijk Brussel. Dan volgen de sluizen Lot (nr.8) en Halle (nr.7), het water wordt schoner en de omgeving mooier. Al deze sluizen hebben een verval (in ons geval stijging) van zo'n drie a vier meter. In sommige sluizen haalt de dienstdoende sluiswachter de lijnen omhoog met een haak, in andere moet je maar zien wat je doet. De verhaalpotten liggen meestal veel te ver uit elkaar of ontbreken soms helemaal en in deze gevallen stop je het best voor een trapje, met een lijn een stuk naar boven klauteren, lijn door een sport van het trapje of bovenop de sluis vastzetten en weer naar beneden. Lijn op de middenbolder en schroef stationair meedraaien, vindt niemand vreemd hier, doen de meeste Belgen. Motor afzetten in de sluis is hier een geheel onbekend verschijnsel. Boven gekomen schroef stilzetten, lijntje terughalen en wegvaren. In voorkomende gevallen maken wij altijd gebruik van een dubbel genomen lijn, hoef je er niet meer af bij het losmaken. Sluis Lembeek (nr.6) is de laatste Vlaamse sluis en ook hier weer het inmiddels bekende controleritueel. Deze sluis brengt ons weer zeven meter hoger. De volgende sluis, Ittre (nr.5) is duidelijk wat sensationeler van aard. Hier stijgt je nl. veertien meter, maar geheel van alle gemakken voorzien, zoals drijvende bolders. Uiteindelijk bovengekomen heb je niet alleen een prachtig uitzicht over het kanaal ver beneden je, maar heb je ook weer een wandelingetje tegoed naar het sluiskantoor. De zoals immer nieuwsgierige beambten willen graag weten waar je naartoe gaat en innen tevens de Waalse kanaalrechten, een somma van Bfr 35,-. Vervolgens verlaten we ook deze sluis en de omgeving wordt steeds bosrijker en heuvelachtiger, met af en toe een dipje in de vorm van een oud en meestal vervallen industrieterreintje. Dan komt het tot dusver meest sensationele deel van onze reis, het Hellend vlak van Ronquieres. Het hellend vlak bestaat uit een lange helling waarlangs twee bakken van 85 x 12 mtr. zo'n 70 mtr. omhoog getrokken worden. Boot de bak invaren, deuren gaan dicht, drie stuks, en dan begint de reis naar boven. Ondertussen kan je van de boot af op de bak en geniet je van een sensationeel uitzicht. Halverwege zie je dan een enorm contragewicht onder de bak doorkomen in tegengestelde richting. Gelukkig is het vandaag prachtig weer, zodat we overal volop van kunnen genieten. Tijdens onze trip naar boven uiteraard weer controle en een stempel op ons Waals vignet. Bovengekomen gaan er weer drie deuren omhoog aan de voorkant en de reis kan worden voortgezet. Dit lukt echter maar een paar km., de keersluis bij Feluy is dicht, daarom varen we terug naar Ronquieres waar je ook een paar aanlegplaatsen hebt. Ook hier lig je prachtig met een uitzicht van vele km. over het dal.

Ma. 23 Aug.: Ronquieres is mooi, maar we kunnen hier ook niet blijven dus gaat het weer richting Feluy. De keersluis staat nu open, dus doorgaand verkeer behoort weer tot de mogelijkheden. Even later gaan we SB uit het Kanaal van het Centrum op. Aan SB vindt je na een paar km., een nieuwe, brede aftakking. Deze leidt naar de nieuwe schepenlift bij Strepny, met twee bakken van 112 x 12 mtr., die een hoogte van ruim 70 mtr. in een keer overbruggen. De lift en de toeleidingskanalen zijn klaar, alleen wordt er nog gewerkt aan de bruggen. Opening van dit kanaalvak: Medio 2001. Het oude Centrumkanaal is echter veel mooier, smal, oude draai- en ophaalbruggen en niet te vergeten de vier meer dan honderd jaar oude scheepsliften. Deze liften hebben twee bakken van 40,8 x 5,7 mtr. naast elkaar. De liften werken geheel op waterkracht, zonder motor. Je vaart de bak in, de machinist laat uit de onderste bak een klein beetje water weglopen en de op dat moment bovenste bak zakt en drukt de ander naar boven. Onder elke bak staat een enorme met water gevulde cilinder van zo'n drie meter in doorsnede, de dalende bak drukt zijn cilinder in en daardoor die van de stijgende bak uit. De cilinders zijn niet geleed, zoals bv. bij kipwagens, maar zijn uit een stuk. Zo worden in deze vier liften niveauverschillen van 11 tot 17 mtr. overbrugd met als bijkomend voordeel, vrijwel geen waterverlies voor de hogere kanaalpanen. Deze stokoude liften zijn, zeker als je bedenkt dat ze gebouwd zijn in de vorige eeuw, een voor die tijd ongekende technische prestatie. Ze komen uit de tijd voor de auto en de schepen nog zeilden en met hand en/of dierkracht door de kanalen getrokken werden. Het Centrumkanaal geeft je de indruk, op enkele wat modernere verkeersbruggen na, zo de

vorige eeuw ingevaren te zijn. Het oorspronkelijk plan van de Belgische regering dit kanaaldeel te sluiten na de voltooiing van de nieuwe lift van Strepv, is gelukkig van de baan. De vier oudjes zijn tot nationaal monument uitgeroepen en zullen voor de recreatievaart toegankelijk blijven. Na de vier liften is het wel gedaan met het oude kanaal. Een moderne nieuwe sluis brengt je de laatste zeven meter naar beneden naar het nieuwe kanaal. Zowel voor, als na deze sluis vindt je een paar mooie aanlegplaatsen. Op het nieuwe kanaal nog twee sluizen naar Mons, sluis Havre, 10 mtr. verval met drijvende bolders en sluis Obourg, verval 5 mtr., geen drijvende bolders, maar voldoende verhaalpotten. We varen het Grand Large op, een meertje bij Mons. Achterin vindt je een jachthaventje, met douche, waar we deze nacht gaan doorbrengen.

Di. 24 Aug.: Over onze reis van vandaag valt niet veel te vertellen. Niet omdat het niet mooi is, maar omdat we vandaag in omgekeerde richting varen. Bij sluis Havre moet onze "Noorderzon" nog als reddingsboot ingezet worden. Er ligt een duif te spartelen in het water. De drenkeling wordt aan boord genomen en de reis wordt voortgezet. De duif zit te rillen in een handdoek. De plastic boodschappenkrat wordt als noodhospitaal ingezet en de duif kan drogen in het zonnetje. Hij is totaal uitgeput en valt steeds om, maar in de loop van de dag knapt hij op. Na de vier liften, maar voor de splitsing naar Ronquieres is aan BB een camping met een aanlegsteiger voor een paar boten. Behalve een wat ranzige kroeg en dito friteskraam is hier verder niets, maar je krijgt wel waar voor je geld, want het kost hier ook niets. De duif loopt inmiddels goed, maar vliegt niet weg, zodat ik hem maar weer oppak en voor de nacht weer in zijn tijdelijk verblijf zet. 's Avonds de boot schoon gemaakt, de hefdeuren van de scheepsliften laten nogal wat zwarte druppels vallen.

Wo. 25 Aug.: Onze duif is blijkbaar vannacht goed uitgerust, want als we hem op het grasveld zetten vliegt hij na enige tijd toch weg. Even later volgen wij, maar dan wel een paar meter lager. Dat wordt nog een stuk lager, want voor Charleroi zak je nog 3 x 7 mtr. Het eerste stuk gaat nog wel, maar naarmate je Charleroi nadert wordt alles steeds ouder, lelijker en vooral vuiler. Alle huizen en fabrieken hebben dezelfde kleur, iets onduidelijks tussen donkergrijs en lichtzwart. Het water is ongelofelijk smerig, er drijft werkelijk van alles en van dat alles ook nog eens heel veel. Tenslotte is het er benauwd en het stinkt, kortom de tot werkelijkheid geworden nachtmerrie van de milieufreaks. Er drijft een substantie op het water die het midden houdt tussen olie en teer, maar aangezien de "Noorderzon" niet geteerd is wordt deze nieuwe waterlijnverf door ons niet echt gewaardeerd. Hebben we later nog een hoop werk aan om dat er weer af te wassen. Na de drie reeds genoemde sluizen voor Charleroi, volgen er nog zeven naar Namen. Na Charleroi wordt het geleidelijk aan iets beter, maar eigenlijk kun je tussen Seneffe en Namen, een stuk van zo'n 65 km. en 10 sluizen, beter niet stoppen en flink doorvaren. De omgeving is vies, foeilelijk en er zijn geen fatsoenlijke aanlegplaatsen. Op het laatste stukje Sambre in Namen vind je aan BB eindelijk een aanlegplaats voor jachten. Hier leggen we aan en voor het eerst in dagen zien we weer eens Nederlandse jachten. In het Centrumkanaal en de omgeving van Mons hebben we er niet een gezien. Mooie aanlegplaats hier, vlak bij het centrum van Namen, met uitzicht op de Citadel. 's Avonds kort, maar zeer krachtig onweersbuitje. Bakkie en kletspraatje met de "buren" die uit Frankrijk terugkomen. Morgen gaan wij ook die kant op.

Do. 26 Aug.: Aangezien we nu toch in de bewoonde wereld liggen eerst wat boodschappen gedaan. Behalve een paar kleinigheden in Schoten de eerste keer sinds ons vertrek, dit zegt toch wel iets over Ria's proviandkast..... Hierna doen we de laatste 500 mtr. Sambre en draaien de Maas op, *montand*, ofwel opvarend. Dit blijkt een goed plan te zijn, de omgeving wordt steeds mooier, steeds meer groen en steile rotswanden. We varen met z'n drieën, nog een Nederlands en een Duits jacht. Er is in dit deel van de Maas betrekkelijk weinig beroepsvaart, af en toe moeten we bij een sluis even wachten op wat afvaart, maar de meeste sluizen kunnen we zo invaren. Ook het verval is hier niet zo groot, zo rond de twee meter per sluis. Meestal komt iemand van de andere Nederlandse boot de papieren van de andere twee schepen even halen om ze af te laten

stempelen, zij hebben een hoge boot en kunnen dus eerder de sluismuur op, die van ons is laag en de Duitse boot ook. Zo passeren we de sluisen nr.9 t/m nr.3, met mooi weer en door een prachtige omgeving. De andere twee schepen leggen aan in Anseremme, wij varen nog een klein stukje door naar Waulsort omdat je daar volgens de kaart ook douches hebt. Helaas zijn deze net gesloopt, er komen nieuwe volgens de havenmeester, maar daar wachten we maar niet op, morgen gaan we verder. Wel lig je hier erg mooi en erg rustig. Je kunt hier alleen komen met een voetveer of anders vele km. omlopen. Auto's en brommers kunnen hier niet komen, na 19.30 u. draaien de sluisen ook niet meer. Wie van rust houdt moet hier naar toe. We zitten tot laat buiten in de kuip, klein wandelingetje gemaakt, erg mooi uitzicht en ongekend stil.

Vr. 27 Aug.: Terwijl de motor nog warm draait komt het Duitse bootje van gisteren de bocht door en ze roepen ons om ook mee verder te gaan. Ze moeten wachten voor de sluis, Waulsort, nr.2. Dit duurt nogal een tijdje dus even later liggen wij er ook voor en nog eens twintig minuten later ook nog de Hollandse boot van gisteren. Gedrieën gaat het tenslotte door de sluis en verder naar sluis nr.1 , Hastieres. Hier wordt de Waalse vergunning uitgeschreven, maar op verzoek krijgen we het blad met de stempels terug als een soort souvenir. Wij liggen puur toevallig recht voor de waterslang op het sluiskantoor, dus vul ik de watertank maar weer, er komt toch even niets aan op dit moment. Bij de Belgisch-Franse grens staat een stopbord en de twee anderen liggen voor het oude douanekantoor. Ik wist niet beter dat alle grenscontrole's verleden tijd waren binnen de EEG, maar voor alle zekerheid stoppen wij ook maar. Het blijkt echter dat de andere twee willen tanken . Wij hebben voorlopig nog prut zat, het tankstation is tijdelijk gesloten. De andere Hollandse boot blijft achter, hij is groot en dorstig, vrij logisch met 450 pk., maar de Duitsers varen weer met ons mee naar de eerste Franse sluis, Givet. Dit is de laatste grote sluis, verderop is alles "spitsenmaat", zo'n 39 x 5 mtr. Hier op sluis Givet (nr.59.) moet het Franse Vignet worden aangeschaft a raison van FF 308,- voor zestien dagen. Ook de Duitsers willen dat, maar hebben een tekort aan Franse Roebels. Gelukkig hebben wij net gisteren een bank beroofd in Namen, dus lenen wij ze even wat, anders moeten ze achteruit de sluis weer uit en naar Givet lopen, een kleine 5 km., want de sluismeester neemt geen buitenlandse valuta of cheques aan. In Givet beroven ook zij een bank en gezamenlijk gaat het verder door een nog steeds prachtige omgeving. Tussen sluis 58 en 57 passeren we een smalle, donkere en 565 mtr. lange tunnel. Ook onderweg zien we behalve Givet, nog enkele fraaie aanlegplaatsen. Tussen de sluisen 56 en 55 r.o. Vireux-Wallerand, tussen 54 en 53 r.o. Suite en tenslotte tussen 53 en 52 Fumay l.o. km.27, waar we om ongeveer vijf uur aanleggen. Druk bezet, maar er zijn nog een paar plaatsjes open. We liggen hier erg mooi en na het eten maken we dan ook een flinke wandeling door stadje en omgeving. Van de Duitsers (m.s."Paloma") krijg ik een handig boekje te leen waaruit ik 's avonds het een en ander overschrijf, vooral de aanlegplaatsen. Altijd makkelijk, want wij zijn op de bonnefooi Frankrijk ingevaren en ik heb alleen een kaart van heel Frankrijk. Hierop staan wel de sluisen, maar verder niet veel. Ik schrijf alle ligplaatsen op tot Verdun, zo'n dikke 200 km Maas en Canal de l'est, zover komen we vast niet in die paar dagen.

Za. 28 Aug.: Samen met de "Paloma" vertrekken we uit Fumay. Vandaag willen we naar Charleville-Merzieres, volgens het boekje een afstand van 53 km. met 10 sluisen. De sluisen nr.52 en 51 zijn nog handbediend. Het is hier min of meer gebruikelijk dat de bemanning de sluiswachter een handje helpt. Je draait dan na het vastmaken een deur dicht, zodat de sluiswachter niet helemaal om moet lopen en na het stijgen weer een uitgaande deur. De sluisen liggen hier, in tegenstelling tot die in België, niet in de Maas zelf, maar in een zijkanaaltje. Sommige van deze kanalen zijn maar een paar honderd meter, anderen zijn soms kilometers lang en soms zie je de Maas naast het kanaal, gescheiden door een dam. Het begin van deze kanalen staat steeds aangegeven door het bekende rechthoekige bord met rode rand en zwarte pijl. Deze kanalen bevinden zich zowel aan de linker als aan de rechter oever van de Maas. Het volgen van deze borden is zeer aanbevelenswaardig, omdat anders met de boot een stuw genomen moet worden, wat de no-claimkorting zeker niet ten goede zal komen. Sluis 50 is elektrisch en het is

hier zaak zeer goed vast te maken want het water stroomt hier met grote snelheid in. Hier krijg je ook een infrarood-afstandbedieningskastje, met gebruiksaanwijzing in het Frans, voor sluis 48 en volgenden, t/m 36, Remily. Sluis 49 is nog handbediend en daarna is het zelfbediening. Dit werkt als volgt: ca. 500 mtr. voor de sluis staat een kastje, duidelijk aangegeven, je richt de afstandbediening op het kastje, knopje drukken, flitslicht op kast gaat knipperen, sluisdeuren gaan open, licht gaat op groen, bootje(s) erin, vast maken. In het midden van de sluis bevinden zich bij een trapje twee stangen, blauw en rood. De blauwe enkele sec. omhoog drukken en de deuren gaan dicht, het water stroomt in, resp. uit en de andere deuren gaan open. De rode stang is voor noodgevallen, het schutprocédé stopt dan en kan pas weer voortgezet worden nadat je iemand van VNF hebt opgeroepen, Bovenop de sluis is een intercom, maar je kunt ze ook bellen of via de marifoon (VHF20) . Gelukkig is dit bij ons niet nodig, alles verloopt volgens plan. Na het uitvaren van de eerste boot moet de sluis in drie minuten leeg, want dan sluiten, volautomatisch, de deuren. Je hoeft echter niet bang te zijn klem te komen zitten, er zit een elektrisch oog bij de deur. Het wordt misschien vervelend om te vertellen, maar we hebben alweer prachtig weer en varen door een schitterend mooie omgeving. Rond half vijf arriveren we in Charleville-Merzieres, na sluis 43 gaat de Maas over BB verder, de passantenhaven is over SB, terug richting stuw. Charleville is een dubbelstad net als bv. Budapest, aan de ene zijde van de Maas heet het Charleville, de andere oever heet Merzieres. Je ligt hier midden in de stad, bij een camping met stroom , drinkwater, douches en zelfs een wasserette.
's Avonds maar weer eens flink gewandeld.

Zo. 29 Aug.: De "Paloma" blijft achter in Charleville-Merzieres, Benard en Gisela nemen op zondag altijd een rustdag, zij hebben toch tijd zat. Wij gaan nog een dagje verder stroomopwaarts. Vandaag gaan we niet zo ver dus vertrekken we pas om half twaalf. Eerst even lekker douchen, stevig ontbijt en daarna nog een uurtje staan kletsen op de steiger met de bemanning van de "Paloma". Vandaag gaan we naar Sedan, een kleine dertig kilometer en zes sluizen verder. Bij de eerste sluis aangekomen ligt er al een Hollandse boot te wachten van een meter of vijftien. We kunnen er makkelijk samen in, maar omdat hij steeds voor het trapje blijft liggen, ga ik er bij de tweede sluis maar weer achteruit uit, want zo kan ik er niet af om de lijnen vast te maken. We varen terwijl zij naar boven schutten, een stukje terug, opnieuw afstandsbediening activeren en schutten er gelijk weer achteraan. Lekker de ruimte, want nu liggen we alleen in de sluis. Het is zo warm dat ik de ramen ook maar laat zakken en zo varen we in zeer gematigd tempo naar Sedan. Dit gedeelte is niet meer zo bergachtig, meer bossen, weilanden en heuvels. Bij km.96 passeren we de kruising met het Canal des Ardennes, maar wij blijven de Maas, ofwel het Canal de l'Est volgen. Tussen Charleville-Merzieres en Sedan vindt je ook werkelijk niet een geschikte ligplaats, alleen in het Canal des Ardennes zouden er mogelijkheden zijn. Op veel plaatsen staan de bomen in het water, de omgeving doet enigszins denken aan de Biesbosch, alleen is het achterland hier veel heuvelachtiger. Alles verloopt voorspoedig tot aan de laatste sluis voor Sedan. Er komt net iemand van de andere kant de sluis invaren en jawel hoor, de hele automatiek op TILT, niets werkt meer. De onfortuinlijke sluisgasten roepen via de intercom hulp in van deskundigen en deze komen, in schrille tegenstelling tot het gebruikelijke Franse werktempo, op vrij korte termijn de onfortuinlijke watersporters bevrijden uit de sluis. Dan kunnen ook wij het eens gaan proberen. De uit zijn zondagsrust weggerukte sluiswachter heeft blijkbaar haast om terug te keren in de huiselijke kring want we zijn nog niet goed en wel binnen of de deuren gaan dicht en de schuiven vol open. Snel en goed vastmaken is dus hier het devies. Na de sluis is de passantenhaven van Sedan in een oude zijarm aan BB. We maken vast aan de buitenkant en kunnen hier gelijk blijven liggen. Ook hier wordt de watertoerist bedeeft met drinkwater walstroom en douches. We maken weer een flinke wandeling door Sedan en schaffen ons, op zondag nog wel, bij de lokale bakker een lekker vers stokbrood aan a raison van FF.4,10 , zo'n FI .1,25, kun je dus ook al weer geen honger voor lijden. 's Avonds nog een tijdje gezellig geborreld met watersporters uit Aalsmeer, zij zijn met een klipper van 17 mtr. op weg naar het zuiden. Voor ons wordt het helaas zo langzamerhand tijd om weer eens stroomaf te gaan, morgen gaan

we rustig aan maar weer de andere kant op. Best jammer, ik zou nog wel een paar maanden door willen varen, Frankrijk is echt mooi zeker vanaf het water.

Ma. 30 Aug.: We verlaten Sedan en gaan "*avalant*" zoals ze hier zeggen, dwz. afvarend. Dit gaat een stuk sneller, niet zozeer vanwege de stroom, want meer dan hooguit 2 km. stroom loopt hier nergens. Nee, dit komt door de sluizen, dit gaat stroomafwaarts stukken sneller. Op de eerste plaats hoef je niet naar boven te klimmen om vast te maken, je begint immers nu boven, bovendien neem je de lijn dubbel dus hoef je er benedengekomen ook niet meer af. Omdat we nu alleen door de sluizen gaan zet ik alleen achter of op de midden een lange, dubbele lijn en laat de schroef stationair meedraaien. Sommige sluizen vaar je zo binnen vijf minuten weer uit. We hebben nog steeds prachtig weer, zo'n 27 graden en de ramen liggen plat. Net voor de splitsing met het Canal des Ardennes hoor ik de "Paloma" roepen over de marifoon, zij varen nu op van Charleville naar Sedan en omdat het toch stil is op de rivier stoppen we allebei als we elkaar ontmoeten en laten ons een kwartiertje drijven om bij te praten. Dan nemen we afscheid van Bernhard en Gisela en varen door, richting Bogny, waar we op de heenreis een supermarkt achter de aanlegsteiger zagen. Omdat alles zo soepel verloopt zijn we er al vroeg in de middag, alleen is de supermarkt op maandag en dinsdag gesloten. Na enig getwijfel besluiten we nog een aanlegplaats verder door te varen. Deze aanlegplaats heeft dan wel geen voorzieningen als water en stroom, maar het uitzicht is er ongekend mooi. Toen we hier eergisteren langs kwamen lag er maar een boot, maar nu ligt helaas alles vol. Daarom varen we maar door naar Revin, ook een mooie aanlegplaats in een zijarm, maar wel een stuk verder dan we gepland hadden. Je ligt hier wel mooi, tegen een park met uitzicht op hoge bergen, bovendien voorzien van water, stroom en douches en dat alles voor FF.30,-. Wandelingetje gemaakt en warme hap gehaald. Morgen maar wat rustiger aan doen want we willen nog niet naar huis.

Di. 31 Aug.: Na eerst even lekker gepepeld te hebben in het douchegebouwtje van Revin, keurig schoon, zie je niet altijd hier, gaan we verder in noordelijke richting. Klein stukje terug de zijarm uit en dan volgt de tunnel van Revin. Het licht staat op groen, dus we kunnen er zo in. Buiten is het stralend mooi weer, maar in de tunnel regent het een beetje, grote druppels vallen van de rotswand. De tunnel is maar 224 mtr. dus we zitten al snel weer in het zonnetje. De daar direct opvolgende sluis is weer de eerste handbediende. Uiteraard draaien wij ook hier weer een deurtje mee. De volgende, nr.50, is elektrisch en hier worden de afstandbedieningen weer ingeleverd. Ook sluis 51 staat bij onze aankomst reeds uitnodigend open. De sluiswachter staat in de voordeur van z'n huisje en zegt dat hij net aan het eten is, nou, van ons mag hij rustig zijn bordje leegeten, wij leggen de boel stil en drinken wel even een bakkie in 't zonnetje. Na een half uurtje komt er nog een Hollands bootje de sluis invaren en even later heeft ook de sluiswachter z'n buikje weer rond gegeten en gaat de tocht weer verder. Nu gaat het nog sneller, ik draai een sluisdeur, de man van het andere bootje de andere en zo gaat het net zo snel als met de automatische sluizen. We passeren Fumay, waar we op de heenweg gelegen hebben en na nog eens drie sluizen leggen we aan in Vireux-Wallerand. Plek zat, op de heenreis lagen hier nog zo'n zes of zeven boten, nu verder niemand. Weer stevig gewandeld, aan de andere kant van de brug een bergpad op omhoog en door een bos. Lokale supermarkt geplunderd en lekkere pizza's gebakken. 's Avonds tot een uur of half elf in de kuip gezeten en goed vis gevangen. Lange karperachtige vissen van zo'n 50-60 cm met grote karperbek. Heb ik in Holland nog nooit gevangen, misschien barbelen of zo? Foto van een gemaakt, kan ik het later nog eens navragen. Rond een uur of tien telefoon, Gisela en Benard van de "Paloma". Zij liggen nu in Verdun.

Wo. 1 Sept.: 's Morgens een beetje mistig, de bergtoppen zitten in dikke nevel verscholen, maar al spoedig komt het zonnetje er door. De temperatuur stijgt al snel weer naar zo'n 27 graden. De andere Hollanders, of eigenlijk Limburgers van gisteren zien we al om half negen voorbij varen. Zij hebben achter het eiland gelegen, kost niets daar, maar je ligt daar wel aan een stalen damwand dus zonder erg grote fenders ligt dat niet echt lekker. Wij vertrekken tegen half elf. Eerst nog twee sluizen en dan volgt weer

de tunnel van Ham, 565 mtr. lang. In het donker van de tunnel fladderen er nog vrij veel beesten rond, eerst denken we aan vogels, maar later denken we toch dat het waarschijnlijk vleermuizen zijn omdat ze de tunnel niet uitvliegen maar terug richting plafond. Dan volgt er direct weer een sluis en tevens de laatste kleine spitsensluis. De volgende is Givet, nr.59, en is ca. 100 x 12 mtr. Hier volgt weer controle op het vignet van VNF en ook nu ligt er weer een boot voor de kant die geen Franse contanten heeft. Een van de opvarenden begeeft zich per fiets naar de dichtstbijzijnde bank om de benodigde financiën te bemachtigen. De eerste Belgische sluis, Hastieres, zit volop in de verbouwing. Ook de Limburgers liggen er nog voor, de sluisdeur heeft vastgezet en er zijn zelfs duikers aan te pas gekomen om de zaak weer op gang te brengen. Dit heeft wel tot gevolg dat de sluis flink vol gaat als de boel uiteindelijk weer gaat draaien, twee spitsen en drie jachten. De eerste spits gaat rustig de sluis in en maakt vast, maar de tweede heeft z'n vrouw aan het roer gezet en dit verloopt duidelijk minder soepel. Zij vergeet te stoppen en de schipper kan het touw ook niet houden en de daarop volgende woordenwisseling tussen beiden wijst op een beginnende echtelijke ruzie. Mevrouw geeft vol gas en zet dit er na het aanleggen ook direct weer op. Als ik er na verloop van tijd iets van zeg en opmerk dat ze een voorbeeld kunnen nemen aan hun collega vooraan in de sluis, die in alle rust aanlegt en vastmaakt, is men duidelijk op zijn/haar doos getrapt. Bij het uitvaren van de sluis geeft madam direct weer vol gas en probeert ook de sluis wat breder te maken, de sluismuur wordt stevig geraakt. We hoeven hier nog geen Waals vignet te kopen, de sluiswachter vertelt ons dat dit voorlopig op sluis Anseremme gebeurt. Na sluis 2, Waulsort, leggen we weer aan in het zelfde haventje als op de heenweg, je ligt hier bijzonder rustig, het haventje is uitsluitend bereikbaar per voetveer. Het is nog vroeg en we maken een urenlange wandeling door bergen en bossen. Op een open plek hangt een kaart en we kunnen zien dat we hier zo'n 200 mtr. boven Maasniveau lopen. Als we dan weer terug komen bij het haventje zijn we al die tijd niemand tegengekomen op de smalle paadjes, alleen het laatste stukje langs de Maas zie je soms iemand. Na het eten volgt een luie avond. Even dreigen een paar donkere wolken maar het blijft toch droog en even later klaart het weer op. Als je van rust en mooie wandelingen houdt en niet opziet tegen een flinke klimpartij mag je dit haventje eigenlijk niet overslaan.

Do. 2 Sept.: Vanmorgen weer een beetje mistig, maar zoals zo dikwijls na mist komt de zon er al snel weer door. Mooi weer, alleen wat meer wind als gisteren. Op sluis Anseremme wordt weer een Waals vignet a raison van Bfr.35,- aangeschaft. We varen door naar Namen, waar we in de jachthaven de dieseltanks verwennen met voordelige rode prut. 159 Ltr. a 12 Bfr./Ltr. op urenstand 830, d.i. 2,1 Ltr. p/u. Vrij veel voor ons doen, maar de laatste keer hiervoor in Brussel, kreeg ik de tanks niet goed vol omdat het zo schuimde. Tot dusver was de Maas erg mooi, maar ten N. van Namen wordt het een stuk minder. Meer industrie, hogere kade's en grotere sluisen. Omdat het lekker rustig is varen we door tot voorbij Huy. Aan de linker oever t.o. de kerncentrale leggen we aan in jachthaven "Corphalie", niet omdat het hier zo mooi is, maar je ligt hier in een kom, dus stukken rustiger dan langs de Maas zelf. Het uitzicht is duidelijk een stuk anders dan gisteravond, toen bergen en bossen, nu een kerncentrale, maar goed, het kan niet elke avond feest zijn, om mooie stukken te zien moet je af en toe een lelijk stuk op de koop toe nemen.

Vr. 3 Sept.: De kerncentrale is niet ontploft vannacht zodat we zonder problemen onze tocht kunnen voortzetten. Al snel zijn we bij sluis Ampsin-Neuville en we varen de sluis in met nog een Nederlands jacht, heel toevallig ook een "Noorderzon", maar wel een maatje groter, een Linssen-Sturdy van een meter of 12-13. De nummering van de sluisen klopt beneden Namen van geen kant meer, men heeft in het verleden wat kleine sluisen verwijderd en vervangen door een kleiner aantal grotere sluisen met meer verval. Sluis Ivoz-Ramet heeft wat verbouwingsproblemen. Het is een dubbele sluis, maar een kolk is buiten werking gesteld en de ander wordt op de sluisdeuren, dus niet vanuit de toren bediend. Na enige wachttijd kunnen we met nog drie jachten achter een duwstel de sluis in. Na de sluis vraag ik de schipper van het duwstel of ik over stuurboord op kan

lopen, De ervaring leert dat het oplopen van zo'n lang geval nogal wat tijd vergt. Doordat ik over stuurboord voorbij loop heb ik geen last van tegenvaart en voor de schipper van het duwstel maakt het niet uit omdat hij toch niet vlak onder de wal kan varen. Je zit er al met al nog een leuk poosje naast, twee duwbakken van 76 mtr en een duwboot van ca. 20 mtr. en door de zuiging verlies je ook nog wat snelheid. We varen door Luik en na Luik, door de lokale bevolking meestal *Liege* genoemd, zien we de oude koning Albert, in solide betonnen uitvoering op de uitkijk staan aan het begin van het naar hem vernoemde kanaal. Ook dit kanaal is landschappelijk gezien niet om over naar huis te schrijven en ook het varen hier vergt de nodige oplettendheid. Het kanaal is goed te vergelijken met b.v. bij ons het Amsterdam-Rijnkanaal, d.w.z. veel en grote beroepsvaart en rechte kanaalwanden die er voor zorgen dat de eenmaal ontstane golfslag lang en hevig aanhoudt. Na een km. of 20 komen we bij de sluisen van *Petit Lanaye*, ofwel Klein Ternaaien. Drie sluisen naast elkaar, een grote met drijvende bolders en twee kleine zonder. We krijgen een van de kleine sluisen toegewezen, de verhaalpotten zitten een meter of vijftien uit elkaar dus neem ik maar een lijntje vanaf de middenbolder. Het verval is hier veertien meter. Dan zitten we weer op de Maas en varen door Maastricht. Voor en in Maastricht zijn er diverse aanlegmogelijkheden. Na Maastricht gaan wij BB uit door de sluis Boscherveld de Zuid-Willemsvaart op en varen opnieuw België in. Het controle bureau van de Vlaamse Dienst voor de Scheepvaart is voorzien van marifoon (VHF 18) dus kan je, als je al een geldig Vlaams vignet hebt, zonder stoppen het kanaal opvaren. Naam van het schip opgeven, vignet nummer en de hartelijke groeten, vaart u rustig verder. De Zuid-Willemsvaart is na de Luikse Maas en het Albertkanaal een oase van rust en bovendien landschappelijk zeer fraai. Volgens de kaart is er een jachthaven in Neeroeteren en inderdaad ligt hier in een oude zijtak een haven bij een camping, maar helaas, geen passantenplaatsen. In het seizoen, als iedereen her en der rondvaart is hier wel plaats voor passanten, maar nu is iedereen thuis en is gelijk ook het haventje vol. We varen daarom maar door naar Bocholt waar een nieuwe passantenhaven is. Hier is plaats genoeg, we zijn de enige passanten vanavond. Wat dat betreft is de Belgische Zuid-Willemsvaart geen uitzondering op de meeste kanalen hier, erg mooi maar bijzonder weinig aanlegplaatsen. Binnen enkele jaren moet hier verandering in komen, in samenwerking met de Nederlandse organisaties wil men een toervaartnet opzetten wat moet gaan voorzien in voldoende afmeermogelijkheden aan beide zijden van de grens.

Za. 4 Sept.: Vroeg vertrokken, want op zaterdag draait alles in Brabant maar tot 14.-u.. Na sluis Bocholt en sluis Lozen, waar we de watertank gelijk afvullen, passeren we nogmaals de Belgisch-Nederlandse grens. Nog een sluis en dan volgt Weert en na nog een sluis gaat het BB uit richting Helmond en wel in stevig tempo. Vier sluisen, dertien t/m tien, veertien bestaat niet, en dan varen we de kanaalomleiding van Helmond op. Vijf over een meld ik me over de marifoon aan bij de grote sluis Helmond, maar de sluiswachter heeft er geen zin meer in. Er komt nog een opvaart en dan gaat hij naar huis. Daarom varen we maar een stukje terug en meren af in de oude kanaalarm voor de voormalige sluis 9. Je ligt hier wel rustig, zowel het kanaaltje als de weg hierachter lopen dood, dus rust genoeg, maar je mag vriezer, koelkast en voorraadkast gelukkig prijzen, want je zit hier echt overal km's vandaan. Een half uurtje na ons komt er nog iemand binnen varen, ook al gestrand tussen de sluisen. Als men hier in Brabant het watertoerisme wil bevorderen, wat mag blijken uit de talrijke uitgereikte folders, mag men ook de bedieningstijden van bruggen en sluisen wel eens verruimen. Je kunt hier alleen nog op zaterdagochtend varen, daarna pas weer op maandagmorgen. Zelfs in België is op de meeste plaatsen een zondagsbediening, meestal van 9-18 u. of van 10-18 u., maar hier in Brabant gaat zaterdag's om tien uur het hek dicht. Gelukkig hebben wij een redelijke ligplaats, maar je kunt het ook treffen dat je dan zo'n sluis of brugwachter treft die er, ondanks de toch al zeer beperkte bedieningstijden, ook nog eens een uur te vroeg mee kapt, zoals onze sluiswachter op de nieuwe sluis van Helmond. Het is mooi weer, we zitten buiten. Helaas is het kanaal te vuil om te vissen of om de boot te kunnen wassen.

Zo. 5 Sept.: Luie warme zondag op de "Noorderzon" zo'n 5 km. van Helmond in het zonovergoten Brabostan. Bedden gelucht, verder niets gedaan. Geen schoonmaak en/of vis activiteiten door smerig groen water met veel drijfvuil.

Ma. 6 Sept.: Alles draait weer op maandagmorgen, dus gaan we maar weer een stukje. Ook sluis Helmond functioneert weer volledig, in tien minuten zijn we erdoor, dus begrijp ik niet waarom ze ons zaterdag niet meer wilden schutten om 13.05 u. terwijl de sluis tot 14.-u. zou moeten werken. Na het nieuwe omleidingkanaal gaan we BB uit het Wilhelminakanaal op. Rechthout over Veghel en Den Bosch was ook mogelijk geweest, maar het Wilhelminakanaal is landschappelijk gezien veel mooier. Het laatste stuk Zuid-Willemsvaart voor Den Bosch is aanzienlijk verbreed en verdiept, er zijn een paar kleine sluisen vervallen en er is een grote, moderne sluis, Schijndel, voor in de plaats gekomen. Een m.i. volstrekt nutteloos project, temeer omdat voornoemd kanaal in de stad 's Hertogenbosch de breedte heeft van een boerensloot en behalve sluis Helmond en sluis Schijndel alle sluisen klein zijn. Maar goed, dat is ons probleem niet, wij volgen het Wilhelminakanaal en we hebben daar ook nog eens bijzonder goed weer bij. We hebben het kanaal voor ons alleen, het is uitzonderlijk rustig. Tussen Helmond en Son komen we twee lege kempenaars tegen en lopen een geladen op, dan echt niets meer tot voorbij Oirschot. Samen met een jachtje door sluis Haghurst, verder is het kanaal verlaten. De eerste brug in Tilburg, de Trappistenbrug (VHF20) draait vlot en voor de volgende, de draaibrug, gaan we BB uit de Piushaven in. Om 15.15 u. liggen we voor de wachtsteiger, de brug wordt bedient om 9.-, 11.-, 14.-, 16.- en 18.- u. en even later varen we de passantenhaven van Tilburg, de Piushaven in. Ondanks de toch zomerse temperaturen van zo'n 27 graden liggen we hier met z'n drieën, niet echt druk dus. Zo laat op vakantie gaan heeft voor en nadelen, nadeel: weinig aanspraak onderweg dus soms wat minder gezellig, voordeel: overal plaats genoeg en geen wachttijden bij b.v. sluisen. Nog wat rondgewandeld door Tilburg, je ligt hier een paar min. lopen van het centrum, paar boodschapjes gedaan. 's Avonds onweer, beetje regen, later weer droog.

Di. 7 Sept.: 's Morgens horen we op het nieuws dat in de streek ten Westen van Tilburg het onweer voor de nodige problemen heeft gezorgd. Kelders volgelopen, straten blank enz. Bij ons, slecht een km. of tien oostelijker, heeft het weliswaar ook geonweerd, maar meer dan een verfrissend buitje heeft dat toch niet opgeleverd. Om elf uur liggen we weer voor de Piusbrug, zie openingstijden, en vervolgen onze reis verder in westelijke richting. De brugbediening in Tilburg is zondermeer goed, bij de eerste brug roep je de centrale post (VHF20) en verder volgen ze je wel op de langs het water opgestelde camera's. Voor schepen zonder marifoon zitten er drukknoppen op het remmingswerk. Na de bruggen volgt sluis 3, de tweetrapssluis. We kunnen er nu zo in, in tegenstelling tot de heenreis, toen lagen we er een dik uur voor te wachten. Een paar km. verder volgt sluis 2 en ook deze staat goed. Dan kunnen we een heel stuk doorvaren, pas bij Oosterhout heb je weer een sluis. Het is een beetje mistig op het kanaal, de zon probeert er door te komen, maar dat lukt maar af en toe. Ook wordt er flink gespuid en er staat op de meeste plaatsen flink wat water op het land na de wolkbreuk van gisteravond. Ook in Oosterhout kunnen we gelijk de sluis invaren, maar in de sluis moeten we toch nog even wachten, er komt nog een containerschip aan. Na het verlaten van de sluis laten we hem maar gelijk voorbijvaren, zo'n ding blijf je toch niet voor. Deze keer gaan we over de Amertak en niet over de Donge en Geertruidenberg zoals op de heenreis. Dan SB uit de Bergse Maas op en even later weer BB de Biesbosch in. Hier is het ondanks dat het al zo laat in het seizoen is toch nog relatief druk met recreatievaart. Aan het eind van het Steurgat volgt dan weer de Biesboschsluis en varen we de Beneden Merwede op, richting Gorinchem. Het is behoorlijk druk op de Merwede, maar als je goed stuurboordwal vaart heb je, behalve wat golven, verder geen last van de beroepsvaart. Door de brug van de A27 vaar ik achter een tanker aan die het blauwe bord zet, dwz hij gaar BB varen en dat komt goed uit, want voorbij het bunkerschip willen wij de jachtensluis van Gorinchem in en door achter de tanker aan te varen hoeven we niet dwars over te steken en kunnen zo de tweede voorhaven in waar de jachtensluis is. De sluis draait vlot, wat geen wonder is, het verval is hooguit 15 cm, en we leggen aan in de Lingeaven, midden in het stadje

Gorinchem aan de passantensteigers. De drinkwatervoorraad wordt hier ververs, we liggen vlak bij een drinkwaterpunt. Restant oud water weg laten lopen en alles vol met vers water. Gebruikelijke avondwandeling gemaakt door het stadje, na Ria's zelfgemaakte nasi geheel verslonden te hebben. Mooie ligplaats in leuk stadje.

Wo. 8 Sept.: Hedenmorgen staat de bemanning van de "Noorderzon" enigszins perplex. Wat is nl. het geval? De voorraadmeter van de drinkwatertank staat weer bijna op nul terwijl de tank gisteravond tot de nok is afgevuld. Technisch-wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat de aftapkraan niet goed gesloten was en vannacht onze drinkwatervoorraad de Linge in is gelopen. Geen nood, we liggen toch immers vlak bij de kraan, dus vullen maar weer. Na een bezoek aan de lokale douchefaciliteiten en de bakker voor een vers brood verlaten we Gorinchem en varen de Linge op. Vandaag een rustig dagje, alleen vaste, hoge bruggen en maar een sluis die bovendien ook nog altijd open staat. Het eerste stuk Linge van Arkel tot aan de dubbelsluis bij Asperen is royaal voorzien van aanlegplaatsen. Daarna, vreemd genoeg, niets meer tot vlak voor het einde van het bevaarbare gedeelte van de Linge. In Geldermalsen vindt je pas voor het eerst weer een jachthaven en een passantensteiger. Daar tussen een mooie omgeving met ontelbare bordjes "hartelijk niet welkom" dwz. "verboden toegang", "privé", "niet aanleggen", enz. enz. Direct na de openstaande dubbelsluis van Asperen komen we achter een geladen vrachtschip, wat het tempo aanzienlijk drukt. Oplopen is hier gelijk aan blind varen, de Linge is nergens meer dan 50 mtr. recht en mede door het mooie weer is het hier vergeven van de kano's, dus blijf ik er maar achter, tot even voorbij Deil, waar het vrachtschip een haventje ingaat. We varen door naar Geldermalsen, de passantenhaven is leeg en wij besluiten om nog maar een stukje terug te varen. Na nogmaals de openstaande dubbelsluis van Asperen gepasseerd te zijn, de sluis staat weliswaar open, maar de rode en groene lichten werken wel, rood duurt 8 min., leggen we aan BB aan bij een passantensteiger van het recreatieschap Linge. Mooi riviertje die Linge. Voorbij Asperen zie je niemand meer, maar in het seizoen zal dat ook wel anders zijn. Het eerste stuk van Arkel tot hier is wel drukker, maar dat komt waarschijnlijk door de talrijke ligplaatsen.

Do. 9 Sept.: Na het laatste stuk Linge SB uit het Merwedekanaal (bezuiden de Lek) op. Bij de spoorbrug hebben we geluk, deze staat open. Deze brug staat ongeveer een half uur per uur open, dus 50/50 kans. De exacte openingstijden staan op de ANWB spoorbruggenkaart, maar er valt toch niets aan te veranderen dus zijn we er maar op goed geluk naartoe gevaren. Bij de Meerkerksebrug liggen nog vijf jachten te wachten en verder gaan we in konvooi het kanaal door. De meeste bruggen hier worden vanuit de centrale post Gorinchem bediend, VHF22 of drukknop, behalve twee oude draaibruggen. Deze worden door een brugwachter in pendeldienst gedraaid. (Ook VHF22 of drukknop). Dan de sluis Vianen (VHF22), Lek over en de Koninginnensluis. Dan zitten we weer op het Merwedekanaal, maar nu benoorden de Lek. De Hollandse IJssel laten we deze keer letterlijk links liggen en varen naar de Zuidersluis. Dan volgt weer een oversteek, het Amsterdam-Rijnkanaal. Het is deze keer bijzonder druk op het kanaal. De oversteek verloopt probleemloos, maar de opening van de Noordersluis laat uitzonderlijk lang op zich wachten, wat uiteraard heel wat geslinger tot gevolg heeft. De Noordersluis heeft twee sluizen naast elkaar en met een wit knipperlicht wordt aangegeven welke sluis het eerst open zal gaan. Het bakboordlicht knippert uitnodigend, maar het duurt toch nog 20 min. voor we binnen kunnen varen. Ondertussen passeren er talrijke tankers, duwstellen en nog veel meer van dat moois zodat het water in een golfslagbad veranderd, met als gevolg dat er wat losstaande spullen binnen van plaats veranderen, maar dit gelukkig zonder schade. In de sluis horen we dat de Vechtbrug in Maarssen defect is en de doorvaarthoogte dientengevolge voorlopig beperkt is tot 1,80 mtr. Voor ons dus geen probleem, zeker niet met dit prachtige weer. Door het getreuzel van de Noordersluis komen we net te laat bij de Weerdsluis in hartje Utrecht. Utrecht is om door te varen erg mooi, maar m.i. niet om te blijven liggen. Het is hier namelijk zoals in de meeste grote steden vergeven van allerlei lugubere types. Om half zes draait de sluis weer en we verlaten Utrecht in noordelijke richting. In Maarssen even de ramen en mast naar

beneden en net buiten het dorp leggen we aan SB aan. Het is hier behoorlijk druk met passanten, meest slachtoffers van de kapotte brug, zij moeten weer terug, wij lekker niet. Een klein scheepje heeft soms ook wel eens voordelen. Zoals inmiddels bij mooi weer gebruikelijk, een flinke avondwandeling gemaakt.

Vr. 10 Sept.: Paar winkeltjes bezocht in Maarssen, daarna kap en ramen plat en de mast achterover. Zo kunnen we de meeste bruggen over de Vecht zo door en hoeven we bijna nergens te wachten. Het is weliswaar bewolkt vanmorgen, maar koud is het niet. We gaan vandaag naar Weesp, dus dat is niet zo ver. Tegen de middag komt de zon erdoor en in rustig tempo varen we de rest van de Vecht af. Tussen Nederhorst en Vreeland komt er nog een grote snelle polyester kruiser voorbij, het ding trekt hekgolven van een meter en de hier afgemeerde boten gaan zo ongeveer de kant op. We zijn, eerlijk gezegd, niet vrij van leedvermaak als de overigens bejaarde snelheidsmaniak voor de brug bij Uitermeer moet blijven wachten voor de middagsluiting. Wij kunnen er met gestreken ramen gemakkelijk onderdoor. Als we in Weesp aangekomen over BB het stadje binnenvaren zijn er nog aanlegplaatsen genoeg. we zijn echter mooi op tijd, nog geen uur later ligt de havenkom vol. Weer flink rondgekuierd door Weesp, douchegebouw bezocht en 's avonds de chinees.

Za. 12 Sept.: Vandaag een flinke etappe voor de boeg. We willen vanavond voor sluis Leidschendam liggen, dan kunnen we er morgenochtend door, zijn dan niet te laat in de haven en kunnen dan nog wat opruimen. Deze keer een rustige oversteek van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gemak van de oversteek bij Weesp is dat je hier geen sluizen hebt, dus als het kanaal vrij is ben je er ook zo weer af. Via Weespertrekvaart en Amstel, waar we in Nes a/d Amstel de tank nog maar eens afvullen en ook een vers flesje gas halen. Na het tanken in Nes verder via de Tolhuissluizen en het Aarkanaal. We gaan over Alphen a/d Rijn, want de Kaag zal wel weer vergeven zijn van de zeilers. Deze moeten altijd nog net voor je langs en ze varen nooit meer dan hooguit 20 mtr rechtuit, dus de route over de Rijn is rustgevender. Even na zessen liggen we voor de sluis.

Zo. 12 Sept.: Helaas, laatste vakantiedag. Via de gebruikelijke route naar de haven. Nog steeds prachtig weer, mooie reis gemaakt, veel nieuwe dingen gezien en ondanks het late tijdstip, van half Aug. tot half Sept., prachtig mooi weer gehad.

Uit het logboek van de "Noorderzon" Koos & Ria Langelaan.