

## FRANKRIJK

### ALGEMEEN

Frankrijk heeft het langste vaarwegennet in Europa. De beste manier om Frankrijk te leren kennen is dan ook vanaf het water. Niets is meer ontspannend dan met een motorboot over de prachtige Franse kanalen en rivieren te varen.

Frankrijk biedt de motorbootvaarder enorm veel mogelijkheden, zowel met een huurboot als met het eigen schip. Er is nog ruimte en rust. Alleen op de doorgaande routes varen vrachtschepen. Op de mooiste kanalen is alleen pleziervaart.

We wijzen u op de vaarwegen in Bourgogne en dan met name het Canal de Bourgogne, één van de mooiste waterwegen in Frankrijk, en het Canal de la Marne au Rhin. Daarnaast zijn het Canal du Midi en de kanalen rond Parijs zeker aan te bevelen.

### PAPIEREN EN FORMALITEITEN

#### ICC

Op de Franse binnenwateren moet u een ICC hebben. Alleen als de boot korter is dan 5 m **en** minder dan 20 km/h **kan** varen, heeft u geen ICC nodig.

Op zee heeft u geen ICC nodig voor een zeilboot of een motorboot met een motor van minder dan 4,5 kW (6,1 pk). Voor het varen met een motor is de minimumleeftijd 16 jaar.

#### ICP

Op de Franse binnenwateren moet u een ICP hebben.

#### Vlaggenbrief

De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat heeft besloten vanaf 1 januari 2006 geen Vlaggebrief meer af te geven. Met de Franse autoriteiten is besproken dat het ICP ook op de territoriale wateren (Het Kanaal, Atlantische Kust, Middellandse Zee) geldig is.

#### Vaarvignet

Op de binnenwateren die beheerd worden door de VNF (Voies Navigables de France) moet u een vaarvignet hebben. Dit vignet kan gekocht worden op diverse plaatsen. De tarieven zijn afhankelijk van de verblijfsduur en de afmetingen van het schip. Met de opbrengsten worden diverse voorzieningen voor watertoeristen gerealiseerd (aanlegplaatsen, sanitaire voorzieningen, vuilnisbakken etc.).

#### Sluizen en bruggen

De Franse kanalen en rivieren zijn bij elkaar bijna 8.500 km lang en tellen ruim 2.000 sluizen. Alleen al in de ruim 4.500 km lange kanalen liggen meer dan 1750 sluizen. Dat is gemiddeld één sluis op elke 2.600 m. Veel van deze sluizen worden nog met de hand bediend. Het wordt op prijs gesteld wanneer één van de bemanningsleden de sluiswachter een handje helpt. Ook dat is iets om rekening mee te houden bij het samenstellen van de bemanning. Vooral bij het maken van een tijdschema moet met het veelvuldig schutten rekening worden gehouden.

Ondanks de grote lengte aan bevaarbare vaarwegen wordt het watertoerisme op de binnenwateren nauwelijks door de Fransen beoefend. Daarvoor zijn er te veel sluizen en te weinig mogelijkheden om korte rondvaarten te maken die op een dag of in een weekend volbracht kunnen worden. Voor lange dagtochten lenen de Franse binnenwateren zich daarentegen wel. De kanalisering van de Franse wateren is in de tweede helft van de 19e eeuw voltooid. Daardoor zijn de meeste kanaalsluizen ouderwets en klein en hebben een betrekkelijk klein schutverschil, maximaal 3 m. Enkele scheepvaartwegen zijn verruimd en bevaarbaar gemaakt voor vrachtschepen van 1.000 ton of meer. Dat geldt voor de Seine benedenstrooms van Parijs, de Oise, de Moezel, de Rhône, de Saône en de Bovenrijn van Mulhouse tot benedenstrooms van Straatsburg. Enkele andere vaarwegen die niet zijn verruimd zijn toch verbeterd.

In het Canal du Marne au Rhin is een schepenlift gebouwd, die een niveauverschil van 45 m overbrugt en daarmee 17 sluizen heeft vervangen. Voorts zijn, verspreid over de verschillende waterwegen, vele sluizen gemoderniseerd, zodat ze niet meer met de hand hoeven te worden bediend. Het bevaren van de kanalen en het schutten is gratis. In enkele tunnels moet voor een elektrische sleeplocomotief betaald worden. Daar hoeven we echter geen gebruik van te maken.

Bijna elke reis door Frankrijk is een avontuur: er kunnen zich allerhande tegenslagen voordoen, van scheepvaartstremmingen tot acties van schippers of sluiswachters.

### Maximumafmetingen

Op de doorgaande waterwegen (met uitzondering van enige hierna te noemen kanalen):

lengte	38,50 m,
breedte	5,05 m,
diepgang	1,80 m,
hoogte	3,50 m.

### Uitzonderingen:

- Canal de Bourgogne: hoogte 3,10 m in het midden, 2,20 m aan de kant;
- Canal du Nivernais: diepgang 1,00 m (soms 1,20 m), hoogte 2,50 m;
- Canal du Midi (onderdeel van de verbinding van de Golf van Biscaje naar de Middellandse Zee): lang 30 m, diepgang 1,60 m, hoogte 3 m in het midden, 2 m aan de kanten op een breedte van 5,50 m;
- Bretonse Kanalen: St. Malo-Nantes: lang 25,80 m, breed 4,50 m, diepgang 1,20 m, hoogte 3,20 m (bij normale waterstand);
- Nantes à Brest: lang 26,50 m, breed 4,60 m, diepgang 1,60 m, diepgang tussen Fosselin en Pontivy 0,90 m en 1,10 m van Châteaulin tot Port de Carhaix, hoogte 2,40 m.

De meeste sluizen in Frankrijk zijn meer dan een eeuw oud en worden met de hand bediend. Het schutverschil is gemiddeld 2,70 m. Een vrachtschip vult de gehele sluis: meeschutten is niet mogelijk behalve in de grote sluizen in de Beneden Seine, de Oise en de Rhône.

Het wordt op prijs gesteld wanneer een bemanningslid de sluiswachter helpt. Deze hulp moet op de wal tegenover de zijde waar de sluiswachter zich bevindt, worden afgezet. Daarmee wordt het omlopen over de sluis voorkomen. Bij elektrische sluizen is natuurlijk geen hulp nodig. De meeste sluiswachters zijn vriendelijk.

Bij leuke sluizen moeten we niet draaien voordat de sluiswachter begint. Houdt daarbij de slinger van het rinkel goed vast.

Met een fooitje, voor de sluiswachter gaat het schutten opeens een stuk sneller. Het helpt ook de tuinproducten aan te schaffen die de sluiswachters vaak te koop aanbieden (niet goedkoop, wel vers). De sluiswachters houden elkaar telefonisch op de hoogte. Bij het afmeren vlak voor of achter een sluis moet u rekening houden met plotselinge waterstandverschillen veroorzaakt door het snel vollopen of leeglopen van de sluiskolk. Vanwege het vele schutten laten veel watertoeristen ook tussen de sluizen de stootkussens buiten hangen. Vooral wanneer de kussens vuil worden door olie en teer van de sluiswanden, is dat wel zo handig. De wanden van de sluiskolken zijn niet glad afgewerkt. Het is moeilijk de scheepshoofd vrij van de stenen te houden. Dat is nog moeilijker in de ovale sluizen. Het is daarom raadzaam een plank buiten de zijwanden van de romp te hangen, over de stootkussens heen. Deze extra bescherming is ook handig bij het afmeren langs een kanaaloever. De sluizen in een kanaal zijn éénvormig van inrichting en ook het verval is meestal ongeveer gelijk. Daardoor leert u snel hoe het schip het gemakkelijkst kan worden vastgelegd. De recordtijd voor een schutting is 6 à 7 minuten. Dan moet de sluis open staan, moet de hulp vakkundig meewerken en moet ook de sluiswachter(es) er plezier in hebben om snel mee te werken. U kunt echter beter op 15 à 20 minuten per sluis rekenen.

### Automatische sluizen

Tegenwoordig worden steeds meer sluizen vervangen door automatische die onbemand zijn. Er worden daarbij verschillende systemen toegepast. Een onderling gelijke vorm van automatisering wordt op de volgende vaarwegen gebruikt:

- Canal de la Sambre à l'Oise;
- Canal de la Scarpe supérieure;
- Canal de l'Aisne à la Marne;
- Canal latéral à la Marne;
- Canal de la Marne au Rhin;
- Canal du Rhône au Rhin, branche Nord;
- Canal de l'Est, branche Nord;
- Canal des Ardennes;
- Rivière de Saône.

Enigszins afwijkende systemen worden toegepast op:

- Canal du Centre;
- Canal latéral à la Garonne;
- Canal de l'Oise à l'Aisne;
- Canal de la Sambre à l'Oise;

Richtlijnen voor het gebruik van automatisch bediende sluizen:

- zodra een sluis dichterbij dan circa 300 m is genaderd niet meer blijven liggen maar doorvaren. Op die afstand namelijk wordt het naderende schip waargenomen door radar of een foto-elektrische cel waarop de sluis voor schutten in gereedheid wordt gebracht;
- de sluiskolk pas binnenvaren als groen licht wordt getoond en het rode licht uit is;
- wacht bij het binnenvaren van de sluiskolk 20 seconden bij de radar of de invaarschakelaar 10 seconden indrukken. De invaarschakelaar kent twee uitvoeringen: een voelerstang en een drukknop.

Voor de beroepsvaart is er een 0,75 m lange voelerstang (in het Frans: la perche d'entrée) die vanaf de wal dwars in het vaarwater uitsteekt. Het is de bedoeling dat de scheepsromp deze voelerstang opzij drukt. Het einde van deze voelerstang hoort bekleed te zijn met een plastic hoes, maar deze bescherming is meestal weggesleten. Daardoor kan de voelerstang gemakkelijk krassen op de scheepshuid veroorzaken. De schakelaar moet 10 tot 15 seconden ingedrukt worden gehouden. Voor vrachtschepen werkt dit uitstekend maar voor jachten is dit systeem ondeugdelijk. Schippers van jachten kunnen in plaats daarvan de stang met een pikhaak tegen de sluismuur drukken. Op veel sluisen zit precies boven de voelerstangen een drukknop. Deze knop bevindt zich ongeveer op ooghoogte, soms in een gleuf in de sluismuur zodat we hem niet zo gauw zien, maar altijd precies boven het scharnier van de voelerstang. Deze drukschakelaar neemt de functie over van de voelerstang en kan gemakkelijk tijdens het langsvaren bediend worden (even indrukken is voldoende) maar u kunt de knop ook indrukken nadat u in de sluis kolk heeft afgemeerd;

- in de sluis goed vastmaken;
- in de sluis kolk is een blauwe duw schakelaar gemonteerd om het schutten op gang te brengen, schakelaar vijf seconden bedienen. De zijde waar de schakelaar is aangebracht wordt aangegeven door een bord 'tirette de bassinee'. Nadat de voelerstang bij de invaart is losgelaten of de invaartdrukknop is ingedrukt, duurt het nog één minuut voordat deze schakelaar werkt. Bij de schakelaar in de sluis kolk is een rode alarmschakelaar aangebracht. Die kunt u gebruiken om het schutproces te onderbreken in geval van een ongeluk of probleem. De schutprocedure kan dan echter niet meer op gang gebracht worden. Daar is hulp voor nodig van personeel van de Franse Waterstaat. Telefonisch contact is vaak moeilijk omdat niemand antwoordt;
- men moet de sluis vlot verlaten direct nadat een groen uitvaartlicht wordt getoond. Wanneer dat licht weer rood wordt, treedt bij sommige sluisen tegelijkertijd een sirene in werking. Omdat de sluisdeuren dan elk moment kunnen gaan sluiten kunt u beter niet meer in- of uitvaren;
- vergeet bij het uitvaren niet de voelerstang of knop te bedienen die aan de zijde gemonteerd is waarlangs de sluis verlaten wordt. Het automatische stelsel wacht op dit signaal voordat aan de volgende fase van de schutprocedure wordt begonnen. Al die tijd staan de lichten voor andere schepen op rood. Een automatische sluis sluit na het uitvaren van de schepen (dus na het ontvangen van het uitvaarsignaal) altijd zijn deuren (na 45 seconden) voordat groen licht gegeven kan worden voor een volgend schip van één van beide zijden;
- wanneer een groep pleziervaartuigen tegelijkertijd wordt geschut, moet bij het invaren alleen het achterste vaartuig de invaarschakelaar bedienen. De schakelaar in de kolk wordt bediend door de schipper die bij de schakelaar gemeerd ligt, nadat het laatste vaartuig is binnengevaren. Het is belangrijk dat de schipper van de laatste uitvarende boot niet vergeet de voeler of de knop bij de uitgang te bedienen;
- een aantal van 5 tot 13 automatische sluisen is telkens gegroepeerd in een samenhangend systeem: bij het uitvaren van een sluis, wordt de volgende automatisch voor invaren gereed gemaakt. Daardoor gaat het schutten ook heel snel. Wanneer u de eerste van zo'n groep sluisen invaart, moet u doorgaan met schutten tot voorbij de laatste. Een oponthoud (hoe kort ook) is niet mogelijk.

De waarnemingsapparaten bij deze sluisen zijn ontworpen voor vrachtschepen. Jachten blijken soms moeilijkheden te ondervinden. Toch worden volgens de Franse autoriteiten ook nog jach-

ten van 5 meter lengte waargenomen, ongeacht het bouw materiaal, Belangrijk is dat zij in de waarnemingszone een snelheid hebben tussen 2 en 4 km per uur. Het blijven liggen in deze zone werkt niet, de apparatuur reageert op beweging en niet op aanwezigheid. Wanneer geen reactie volgt, kunt u het beste teruggaan en opnieuw de radarzone binnenvaren. Een eenvormig advies hoe u moeilijkheden kunt voorkomen, kan niet worden gegeven. Dit omdat er verschillende systemen in gebruik zijn en bovendien omdat niet elk vaartuig even goed (of slecht) door de radar wordt waargenomen. Desgevraagd deelde de 'Division Exploitation' van het 'Ministère des Transports' aan de ANWB mee dat de apparaten in principe ook voor jachten geschikt zijn. De bovenstaande aanwijzingen zijn vooral aan een uitvoerige Franse brief ontleend en vormen een aanvulling op de aanwijzingen die u op de Franse sluisen ontvangt. Tenslotte kan worden gezegd dat de Franse kanaalbeambten behulpzaam zijn. U kunt via een telefoon of een intercom op de sluis met hen in verbinding treden.

### Tunnels

In de kanalen zijn tunnels opgenomen. Daarmee wordt een rivierbocht afgesneden of wordt de top van een berg doorsneden. De tunnels zijn niet verlicht. Op een klein schip kunnen we meestal volstaan met het ontsteken van de navigatieverlichting. Voor grotere schepen is het aan te raden een looplamp voor de boeg te hangen. Een schijnwerper is ook wel bruikbaar. De oevers in de tunnel zijn meestal ruw gehakt. De tunnels zijn zo nauw dat éénrichtingsverkeer noodzakelijk is. Dit wordt geregeld door het personeel van de aangrenzende sluisen. Voor het varen door tunnels, waar een sleepdienst wordt geëxploiteerd, zijn rechten verschuldigd, ook als er niet wordt gesleept.

### Bedieningstijden

In de maanden april tot en met september worden de sluisen van 06.30 tot 19.30 uur bediend. In de overige maanden korter nl. in oktober, november en februari van 07.00 - 18.00 uur, in december en januari van 07.30 - 17.30 uur, in februari van 07.00 tot 18.00 uur en in maart tenslotte van 07.00 - 19.00 uur. Op de Rhône vindt bediening het hele jaar plaats van 05.00 tot 21.00 uur, op de Seine van de monding van de Marne tot 20 km bovenstrooms van Rouaan van 07.00 tot 19.00 uur. Ook op zondagen worden de sluisen bediend met uitzondering van het Canal de la Marne à la Saône.

*Op de Franse nationale feestdagen blijven de sluisen gesloten: 1 januari, 1e paas- en 1e pinksterdag, 1 mei, 14 juli, 1 en 11 november, 25 december,.*

### Scheepvaartstremmingen (chômages)

Voor aanvang van een tocht door Frankrijk moet u nagaan op welke kanalen de scheepvaart gestremd zal worden en gedurende welke periode. Deze scheepvaartstremmingen zijn het gevolg van onderhoudswerkzaamheden of van vernieuwingen. Op deze wijze worden alle sluisen en oeverbeschermingen eens per drie jaar onderhanden genomen. Een lijst van deze 'chômages' is ieder jaar vanaf april te downloaden via [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr) onder 'Chomages'. Scheepvaartstremmingen die niet voorzien zijn, zoals reparaties ten gevolge van aanvaringen, worden uiteraard langs de waterwegen bekend gemaakt. Meestal is zo'n onvoorziene stremming van korte duur. Daarnaast komt een enkele keer een langdurige scheepvaartstremming voor die niet tevoren is aangekondigd, meestal op een voor de beroepsvaart weinig belangrijk kanaal. Informatie daarover is te vinden op [www.infocentrum-binnenwateren.nl](http://www.infocentrum-binnenwateren.nl) onder

Scheepvaartberichtgeving onder Berichten per gebied. Ook op [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr) onder Avis à la Batellerie is deze informatie te vinden.

In bepaalde periodes zijn vaarwegen gesloten als gevolg van overmatige regenval (te hoge waterstanden) of langdurige droogte (te lage waterstanden).

### Vaarreglementen

De uitwijkbepalingen zijn gebaseerd op het model-internationaal vaarreglement (CEVNI). Zie daarvoor het Rijnvaartpolitierglement (Wateralmanak deel 1). Ook de borden met scheepvaarttekens zijn hiermee grotendeels in overeenstemming.

### Uitrustingseisen en bemanning

Omdat de vaaromstandigheden anders zijn dan in Nederland is extra uitrusting nodig. Het is zinvol twee sterke lijnen van elk 30 meter lengte mee te nemen (in verband met groot verval tijdens schutten). Om goed te kunnen afmeren langs de oevers van een kanaal zijn lange lijnen (twee lijnen van 20 meter en twee van 10 meter lengte) erg praktisch. Sterk ankergerie is eveneens noodzakelijk. Om in Frankrijk comfortabel te kunnen schutten is het verstandig een fenderplank mee te nemen en deze over de stootwillen heen langs zij te hangen. Dat voorkomt beschadigingen. Autobanden zijn verboden in sluizen.

Bij het varen met een gestreken mast die flink voor- of achter buiten het schip uitsteekt, zijn beschadigingen tijdens een lange tocht niet te voorkomen. In Port St. Louis is een mastkraan aanwezig.

Extra zeewaardigheid is vereist wanneer in de route de Zeeuwse wateren, de Duitse Rijn of de Rhône worden opgenomen. Nadere bijzonderheden worden vermeld in het hoofdstuk over vaarroutes, verder in dit inlichtingenblad.

Watertoeristen zonder de ervaring van een aantal tochten over diverse Nederlandse binnenwateren wordt ontraden naar Frankrijk te varen. Houd u er rekening mee dat in Frankrijk weinig andere talen dan Frans gesproken worden, zeker langs de kanalen in het binnenland.

### Maximumsnelheid

Op de rivieren ligt de maximum toegelaten snelheid meestal tussen de 10 en 25 km per uur, op de kanalen tussen de 6 en 10 km per uur.

## VOORZIENINGEN

### Lig- en aanlegplaatsen

Goede ligplaatsen vindt u vaak aan kaden in steden en dorpen. In kanalen kunt u tegenover het jaagpad, zo dicht mogelijk bovenstrooms van een sluis afmeren. Op plaatsen die op enige afstand van een sluis gelegen zijn, moet met zuiging van langsvarende schepen rekening worden gehouden. De kans bestaat dat meerpenen uit de grond worden getrokken. Katankers zijn beter geschikt om aan vast te maken. De kanalen zijn in het midden het diepst. Aanleggen met een grotere diepgang dan circa 1,30 m is langs de kanaaloevers vaak moeilijk of onmogelijk.

's Nachts worden de sluizen niet bediend, waardoor de vaart tot stilstand komt. U hoeft dan geen rekening te houden met de zuiging van langskomende schepen. 's Morgens vroeg wordt de vaart hervat. In rivieren zoals de Marne en de Saône kunt u vaak een goede ligplaats bij de stuwen vinden. Houdt rekening met vandalen die de meerlijnen losgooien. Als extra beveiliging

kunt u ook het anker uitbrengen. Een ketting met hangslot om de meerpaal is ook een goede beveiliging.

De laatste jaren zijn door de VNF meerplaatsen voor passanten ingericht.

De meeste jachthavens langs de Franse binnenwateren zijn bestemd voor speedboten en voor kleine buitenboordmotorkruisers van lokale watersporters. Bij slechts enkele jachthavens kunnen grotere pleziervaartuigen afmeren. Dat is het geval bij de bases voor huurboten voor zover de huurvloot is uitgevaren: daar wordt aan langskomende toeristen wel gastvrijheid en service verleent.

### Drinkwater

Op verschillende sluizen is water uit de slang verkrijgbaar. Houdt niettemin de drinkwatervoorraad zo goed mogelijk op peil. Ook is er op veel sluizen een waterkraan aangebracht. Een slang ontbreekt echter vaak. Voor noodgevallen is het daarom aan te bevelen een jerrycan mee te nemen. Niet alle waterkranen leveren goed drinkwater. Vraag daarom of het geschikt is om te drinken.

## MOTORBRANDSTOF

### Dieselolie

In Frankrijk mag geen goedkope rood gekleurde gasolie voor de scheepvaart (fuel domestique of mazout) door de recreatievaart getankt worden. Bij binnenkomst in Frankrijk hoeven overigens geen douanerechten voor de tankinhoud betaald te worden. Het meenemen van extra brandstof in losse tanks is echter verboden. Het is aan te bevelen vlak voor het passeren van de Franse grens te tanken. Bij de verschillende overgangen over de Belgisch/Franse grens zijn, nog op Belgisch grondgebied, tankmogelijkheden. In Luxemburg kost de brandstof circa 3/4 van de Nederlandse prijs. Voor het tanken van dieselolie in Frankrijk zijn watertoeristen aangewezen op de tankstations langs de autoweg en op enige pompen, speciaal voor de watersport. Het is in de praktijk noodzakelijk één of meer jerrycans aan boord te hebben en een stevige boodschappenwagen om de dieselolie naar de boot te rijden. Bewaar de *afleveringsbon*, dan kunt u bij vertrek uit Frankrijk aantonen geen scheepvaartolie te hebben gekocht.

### Witte dieselolie

Er mag in Frankrijk dus geen goedkope gekleurde dieselolie voor jachten worden verkocht. De punten waar watertoeristen ongekleurde dieselolie rechtstreeks uit de slang kunnen tanken, zijn aangegeven in de Navicarte (zie onder Waterkaarten).

### Benzine

In de watersportcentra kunt u benzine veelal uit pompen langs het water betrekken. Langs de scheepvaartwegen bestaan deze pompen niet; u moet dan met een jerrycan naar een wegstation. Ook deze punten staan vermeld op de Carte Guide de Navigation Fluviale.

## Flessengas

In Frankrijk kunt u officieel alleen flessen vullen die geen propaan bevatten. Niet alle vulstations houden zich aan dit verbod. Butaan (camping Gaz) gasflessen en de flessen van Benegas kunnen in het algemeen wel ingewisseld worden. Wanneer de boot met een huishoudgasfles van een ander merk is uitgerust, is het aan te bevelen nog in Nederland na te gaan of er voldoende voorraad is voor het verblijf in het buitenland. In Frankrijk kunt u wel een nieuwe (huishoud) gasfles met drukregelaar tegen statiegeld aanschaffen. U moet dan wel afspreken dat u bij terugkeer de fles tegen het statiegeld kunt inleveren.

Hieronder volgen de vaarroutes door Frankrijk die voor Nederlandse watertoeristen het meest in aanmerking komen met daarbij de volgende gegevens:

- landschaps kenmerken;
- vereiste vaarervaring;
- afstanden;
- aantal sluisen;
- benodigde vaartijd;
- mogelijk onvoorziën oponthoud.

Bij de opgegeven vaarduur is rekening gehouden met de maximaal toegelaten snelheid. Waar geen wettelijke snelheidsgrens bestaat is uitgegaan van een kruissnelheid door het water van 12 km per uur. Voor oponthoud bij het schutten zijn verschillende tijden gerekend: 1 uur voor de drukke schutsluizen in Nederland en België, 30 minuten voor de overige sluisen in Nederland, België en de Franse sluisen met drukke scheepvaart en 15 minuten voor de Franse sluisen in weinig bevaren vaarwegen.

Voor een vakantie in het buitenland zijn vier vaaruren per dag een goed gemiddelde, wilt u tenminste onderweg kunnen wandelen, steden bezichtigen en af en toe wat blijven liggen om van de natuur te genieten. Een dagelijkse vaartijd van zes uur is vrij veel, omdat u ook inkopen moet doen en voor de maaltijden zorgen.

Acht uur per dag varen is een vermoeiende bezigheid, in de praktijk alleen mogelijk met vaartuigen met een uitgebreide bemanning. Niet altijd is het mogelijk om een traject in de berekende tijd te varen: extra oponthoud, een langzaam vrachtschip waar u niet voorbij kunt komen, grote scheepvaartdrukke, waardoor wachttijden bij sluisen of tunnels ontstaan, technische storingen aan de sluis, het zijn allemaal factoren, die het vaarschema in de war kunnen schoppen. De laatste jaren heeft de pleziervaart bovendien kennis kunnen maken met stakingen door het sluispersoneel, blokkades door vrachtschepen of scheepvaartstremmingen door hoge waterstanden. U moet bij het maken van een planning dus met dit extra tijdverlies rekening houden. In het hoofdstuk 'Informatiemateriaal' zijn de uitgaven genoemd waar u nadere gegevens aan kunt ontleen, zoals aanlegplaatsen, jachthavens, tankmogelijkheden voor motorbrandstof en water, ligging van de sluisen enzovoorts. Deze gegevens zijn derhalve niet in dit inlichtingenblad vermeld. De vermelde gegevens zijn wel voldoende om de u in staat te stellen te beoordelen of een tocht aantrekkelijk is en of er voldoende tijd is om de reis te ondernemen. De maximum afmetingen van de vaartuigen zijn vermeld in het hoofdstuk 'Sluisen en bruggen' onder 'Maximumafmetingen'.

## Rondvaart Maas-Moezel-Rijn

Dit is een afwisselende rondvaart door voor het grootste deel bergachtig of heuvelachtig landschap. De gegevens zijn in een aparte beschrijving opgenomen, te verkrijgen bij de ANWB afdeling Watersport.

### **Nederland-Parijs.**

Hier worden 4 routes genoemd.

Door er twee te volgen kunt u een rondvaart samenstellen.

Wanneer u een route in tegengestelde richting vaart, treedt een afwijking in de berekende tijd op. Het verschil is echter klein doordat de stroomsnelheden gering zijn en u in de route naar Parijs zowel stroom mee als stroom tegen heeft. Het is af te raden in Parijs (en andere grote steden) een jacht onbeheerd achter te laten.

De beste meergelegenheid biedt de moderne Port de Plaisance de Paris-Arsenal, fraai in een park gelegen in het oude 'Canal Saint-Martin'. Invaart van de Seine 1380 m bovenstrooms van de Notre Dame, rechter oever. De haven is van de Seine gescheiden door een sluis (waterstand 3 m boven de rivier). Via een meldpaal kunt u om een sluisbediening vragen. Bewaking via een TV-circuit. U kunt een ligplaats reserveren bij Capitainerie de Port de Plaisance de Paris-Arsenal, 11 boulevard de la Bastille, 75012 Paris, tel. 0033 1 43 41 39 32. Dit moet ruim van te voren gebeuren. In het seizoen is de haven vaak vol. Het tarief is €20,55 voor een boot van 10m x 3,5m per nacht in het hoogseizoen. (Gratis douchen, hefkraan tot 7 ton, water, stroom).

De jachthaven aan de Seine, aan de Quai de la Conférence, is bijzonder onrustig door voortdurend langsvarende scheepvaart, voornamelijk rondvaartboten.

Verder kunt u naar één van de jachthavens aan de Marne in de voorsteden Nogent (ondiep) of Joinville gaan. Om het centrum te bezoeken moet u vandaar de bus of de metro nemen.

### **1. De Westelijke route naar Parijs**

Door het geringe aantal sluizen een snelle route. Hij loopt in Noord-Frankrijk echter door een uitgestrekt industriegebied. De rivier de Oise is daarentegen mooi.

Amsterdam-Dordrecht

95 km            1 sl.    9 u.

Dordrecht-Antwerpen

82 km            2 sl.    9 u.

De afstand is gemeten langs de route Dordtse Kil, Hollands Diep, Volkerak en Schelde-Rijnkanaal. U kunt de Dordtse Kil, het Hollands Diep en de Volkeraksluizen mijden door de vaarweg te kiezen over de Donge langs Oosterhout, het Markkanaal en de Dintel. Deze route is 50 km langer, u moet bovendien 2 keer meer schutten en daar is circa 6 uur extra vaartijd mee gemoeid. Onvermijdelijk is het onbeschutte Volkerak, maar u kunt een gunstig moment afwachten om dit betrekkelijk korte stuk te varen. Nadere beschrijvingen staan in deel 2 van de Wateralmanak onder Dordtse Kil, Hollands Diep, Volkeraksluizen (of Merwelanden, Nieuwe Merwede, Donge en Mark en Dintel), Volkerak, Schelde-Rijnkanaal en Antwerpen.

Antwerpen-Gent

82 km            2 sl.    9 u.

Op de Schelde tussen Antwerpen en Gent lopen krachtige vloed- en ebstromen. Er is weinig meergelegenheid. Nadere bijzonderheden zijn vermeld in de Wateralmanak deel 2 onder Schelde, Antwerpen en Gent. (In plaats van de route te kiezen over het Schelde-Rijnkanaal door Antwerpen kunt u ook door Zeeland varen, via het Kanaal door Zuid-Beveland, over de Westerschelde en vervolgens over het Kanaal Gent-Terneuzen. Deze vaarweg is 23 km korter,

u moet één keer meer schutten. De berekende vaartijd wijkt nauwelijks af. Wel moet u over de Ooster- en Westerschelde varen, zodat een zeewaardig vaartuig en ervaring op open water vereist zijn.)

Gent-Belgisch/Franse grens

84 km            11 sl.    13 u.

Vaarweg over de Schelde en de Boven-Schelde. Mooie steden.

Belgisch/Franse grens-Arleux

54 km            9 sl.    10 u.

De route leidt over de Scarpe, langs Douai, Dérivation de la Scarpe, Canal de Sensée.

Arleux-Noyon

97 km            19 sl.    18 u.

Over het moderne Canal du Nord met een tunnel van 4.350 m lang, over het Canal de la Somme en daarna weer over het Canal du Nord.

Noyon-Compiègne

15 km            2 sl.    3 u.

Over Canal latéral à l'Oise Compiègne-Conflans Ste Honorine aan de Seine.

104 km           7 sl.    12 u.

Prachtige ruime vaarweg door het brede dal van de Oise.

Conflans Ste Honorine-Parijs

68 km            2 sl.    8 u.

Interessante route over de drukbevaren Seine.

Totaal

682 km           55 sl.    91 u.

## 2. De westelijke route naar Parijs.

(Via het Canal de St. Quentin, Entron-Fargniers)

Tot aan Arleux is de route hetzelfde als route 1. Daarna verder varen over het Canal de la Sensee tot Etrun. Van Etrun tot Cambrai vaart u over de l'Escaut (Schelde). Na Cambrai begint het kanaal de Saint-Quentin.

Ondanks het groter aantal sluizen is er minder tijd voor het schutten nodig dan in het Canal du Nord. Landschappelijk is het kanaal de Saint-Quentin veel aantrekkelijker. De tunnel Grand Souterrain is een belevenis op zich. De schepen worden d.m.v. een ketting over de bodem, door de 5,7 km lange tunnel gesleept. Doorvaart ruim 2 uur. Het kanaal de Saint-Quentin eindigt bij Chauny. Doorvaren over het Canal Latéral à l'Oise tot de oorspronkelijke route bij Pont l'Evêque.

Arleux-pont l'Evêque

127 km           37 sl.

## 3. Naar Parijs via Brussel en over de Sambre.

Deze route leidt over het Schelde-Rijnkanaal, over de Schelde en het Zeekanaal naar Brussel, over het gemoderniseerde Kanaal Brussel-Charleroi en verder stroomopwaarts over de Sambre, het Canal de Sambre à l'Oise en de Oise. Deze vaarweg is afwisselender en landelijker dan de hiervoor beschreven westelijke route afgezien van het Canal de St. Quentin.

Amsterdam-Antwerpen

177 km           3 sl.    18 u.

Nadere gegevens hierboven onder de westelijke route.

Antwerpen-Rupelmonde

16 km            1 sl.    2 u.

Op de Schelde lopen krachtige getijstroom. Het getijverschil is in Antwerpen rond 5 m.

Rupelmonde-Brussel

35 km            3 sl.    5 u.

Over het Zeekanaal naar Brussel, ruim vaarwater.

Almanakbeschrijvingen staan onder Rupel en Brussel.

Brussel-Charleroi

73 km            10 sl.  15 u.

Het kanaal is verruimd en gemoderniseerd. Tot Ronquières, waar het "hellend vlak" is gebouwd, een schepenlift waarmee een niveauverschil van 68 m wordt overwonnen, leidt het kanaal door een heuvelachtig landschap, de Vlaamse Ardennen.

Charleroi-Belgisch/Franse grens

34 km            11 sl.  10 u.

De Sambre bovenstrooms van Charleroi is een rustig riviertje dat door een heuvelachtig onbedorven landschap kronkelt.

Belgisch/Franse grens-Compiègne

170 km           56 sl.  35 u.

De vaarweg leidt tot Landrecies over de Sambre (54 km, 9 sl.), verder tot Fargniers over Canal de la Sambre à l'Oise (71 km, 38 sl.) en het Canal latéral à l'Oise (45 km, 9 sl.).

Compiègne-Parijs

172 km            9 sl.    20 u.

Totaal

677 km           93 sl.  105 u.

#### 4. Naar Parijs over de Maas en de Sambre

Deze vaarweg komt vooral in aanmerking voor de terugreis. Ten opzichte van de routes 1 en 2 vermijdt u het brede Volkerak en het drukke Schelde-Rijnkanaal. Daarvoor in de plaats leidt de route over de Maas. De vaarweg is beschreven van Parijs uit.

Parijs-Charleroi

376 km           76 sl.  65 u.

De vaarweg leidt over de Seine, de Oise, het Canal latéral à l'Oise, Canal de la Sambre à l'Oise en over de Sambre. Onderlinge afstanden zijn - in tegengestelde richting - gegeven in de hiervoor staande route 3.

Charleroi-Namen

46 km            7 sl.    9 u.

In Charleroi leidt de Sambre over een afstand van 12 km door een gebied met zware industrie. Het grootste deel van de Sambre leidt ook benedenstrooms van Charleroi door een landelijk heuvelachtig gebied. Er zijn nauwelijks goede ligplaatsen doordat de rivier geschikt is gemaakt voor vrachtvaart met grote Rijnschepen.

Namen-Maastricht

92 km            8 sl.    13 u.

Maastricht-Weurt (bij Nijmegen)

142 km           6 sl.    17 u.

Weurt-Amsterdam

99 km            2 sl.    10 u.

Totaal

755 km           99 sl.  114 u.

## 5 Naar Parijs over de Maas, Canal de l'Est Nord, Canal des Ardennes, Aisne-Marne-kanaal en de Marne

Dit is de langste route naar Parijs, maar ook de mooiste. U vaart immers over een grote afstand over gekanaliseerde rivieren. De Maas doorsnijdt bovenstrooms van Namen de Ardennen. De Marne, aan het eind van de route, lijkt ondanks de kanalisering nog een natuurlijke rivier. Van de tussenliggende wateren is het Canal des Ardennes het meest aantrekkelijk, omdat dit dwars door een gebergte loopt. Het Canal de l'Aisne à la Marne daarentegen is door een uitgestrekt bouwland gegraven waar de eerste wereldoorlog grote verwoestingen heeft aangericht. Het kanaal loopt vlak langs Reims, een bezienswaardige en levendige stad.

Amsterdam-Givet

379 km      25 sl.   54 u.

Voor onderlinge afstanden, zie de route 'Naar de Franse Maas'.

Givet-Pont à Bar

92 km      19 sl.   14 u.

Over het Canal de l'Est, branche Nord (Franse Maas). Tot Charleville leidt deze vaarweg door de Franse Ardennen, daar voorbij is het landschap minder bergachtig maar wel heuvelachtig.

Pont à Bar - Berry au Bac

106 km      46 sl.   22 u.

Over het Canal des Ardennes en het Canal latéral à l'Aisne. Langs de rand van de Ardennen.

Berry au Bac-Condé sur Marne

58 km      24 sl.   12 u.

Van Reims tot Epernay varen we door het hart van de Champagne, het beroemde wijngebied.

Condé sur Marne - Epernay

18 km      4 sl.   3 u.

Over het Canal latéral à la Marne.

Epernay - Parijs

187 km      18 sl.   22 u.

Voor bijzonderheden zie de route 'Parijs - Troussey - Frouard – Straatsburg', verder in dit inlichtingenblad.

Totaal

840 km      136 sl. 127 u.

### Nederland - Zuid-Frankrijk

Wilt u de Middellandse Zee bevaren, dan moet u over een zeewaardig schip beschikken om daar veilig van haven naar haven te kunnen varen. Enkele bijzonderheden over de eigenaardigheden van deze zee staan in het inlichtingenblad 'Vaarwijzer Middellandse Zee'.

Alle routes naar Zuid-Frankrijk komen samen op de Rhône, een grote rivier die geheel is gekanaliseerd en daarom ook met motorkruisers en zeiljachten met hulpmotor bevaren kan worden, ook stroomopwaarts. Door de grote afstand en het grote aantal sluizen is er veel tijd mee gemoeid om naar Zuid-Frankrijk te komen. Denk daarbij aan 3 of 4 weken. Door 12 uur of nog langer per dag te varen, wordt deze tijd natuurlijk een stuk korter.

Het aantal vaaruren is ook bij deze route berekend (tussen haakjes: de berekende tijd voor de terugreis).

## 1. Nederland - Zuid-Frankrijk over Maas, Saône en Rhône

Dit is de meest gevolgde route. Het landschap langs deze vaarweg is afwisselend: in de Ardennen bergachtig, verder tot ongeveer Corre aan de Saône heuvelachtig en verder zuidwaarts vaart u door het brede dal van de Saône en de Rhône.

Amsterdam - Givet

379 km      25 sl.   54 u. (49)

Givet-Troussey

272 km      59 sl.   42 u. (42)

Troussey - Toul

20 km        14 sl.   9 u.

Route over het druk bevaren Canal du Marne au Rhin. Bij de berekening van de vaartijd is uitgegaan van een oponthoud van een uur voor het doorvaren van de 867 m lange tunnel bij Foug. Daar bestaat de kans dat we moeten wachten op tegemoet komend verkeer.

20 km        14 sl.   9 u. (9)

Toul - Corre

147 km      96 sl.   41 u. (40)

De eerste 20 km, van Toul tot Neuves Maisons, is geschikt gemaakt voor grote Rijnschepen als onderdeel van de kanalisering van de Moezel. Voorbij de hoogovens van Neuves Maisons komt u weer op het oude smalle kanaaltracé van het Canal de l'Est, branche Sud.

Corre - Chalon-sur-Saône

226 km      24 sl.   23 u. (30)

De Saône is een brede, meestal rustig stromende rivier. Bij zeer hoge rivierstand lopen de sluiscomplexen onder, maar die zijn dan bebakend. De oevers zijn vaak ongeschikt om aan te leggen; schade aan de schroef is daarbij niet denkbeeldig. Bij aanleggen kan het beste gebruik worden gemaakt van een hekanker.

Chalon-sur-Saône - Lyon

145 km      2 sl.   12 u. (17)

Lyon-Port St. Louis

319 km      12 sl.   26 u. (46)

Nadere gegevens over de Rhône staan verderop.

St. Louis-Golf de Fos

5 km        1 sl.   1 u. (1)

Totaal

1513 km      237 sl. 208 u. (234)

## 2. Nederland - Zuid-Frankrijk over Rijn, Moezel, Canal de l'Est (b.s.) en Rhône

Deze vaarweg is circa 100 km langer dan over de Maas, maar daar staat tegenover dat ongeveer 70 keer minder geschut hoeft te worden. Op weg naar het zuiden geeft deze route tijdverlies door tegenstroom op de Rijn. Daarom komt deze route vooral in aanmerking voor de terugreis.

Amsterdam - Wijk bij Duurstede

61 km        1 sl.   6 u. (6)

Over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Wijk bij Duurstede - Lobith

72 km        2 sl.   9 u. (5)

Lobith - Koblenz

275 km      - sl.   35 u. (17)

Zie bij Duitsland.

Koblenz - Frouard

346 km      22 sl.   42 u. (32)

Frouard - Mereville

51 km      8 sl.      8 u. (8)

(driesprong tussen Canal de l'Est Sud en verbindingskanaal tussen Moezel en Meuthe ten zuiden van Nancy).

Deze route is gemeten over de Moezel die sinds 1979 tot Neuves Maisons gekanaliseerd is en geschikt gemaakt voor Rijnschepen. We kunnen ook de oude route nemen langs Nancy over het Canal du Marne au Rhin en over het verbindingskanaal tussen Moezel en Meurthe. Deze aardige vaarweg is 24 km lang met 19 sluizen. In vaartijd zullen de routes niet veel van elkaar verschillen.

Mereville - Corre

119 km      91 sl.   35 u. (35)

Over het Canal de l'Est, branche Sud

Corre - Port St. Louis

695 km      43 sl.   62 u. (94)

Nadere aanwijzingen zijn opgenomen in de beschrijving hierboven van de route over Maas (Canal de l'Est), Saône en Rhône.

Totaal

1619 km      167 sl. 197 u. (197)

### 3 Nederland - Zuid-Frankrijk over de Rijn, Canal du Rhône au Rhin langs Mulhouse en over de Rhône

Deze lange vaarweg is aan te bevelen voor de terugreis. Daarbij profiteert u namelijk van de gunstige stroom op de Rijn over een grote afstand. Bovendien passeert u een geringer aantal sluizen dan op andere routes.

Amsterdam - Koblenz

408 km      3 sl.      50 u. (28)

Voor nadere gegevens zie de voorgaande route over Rijn, Moezel, Saône en Rhône.

Koblenz - Niffer (nabij Mulhouse)

482 km      14 sl.   76 u. (46)

De Rijn is bovenstrooms van Rastatt gekanaliseerd. Meer gedetailleerde gegevens worden vermeld bij Duitsland.

Niffer - St. Symphorien

236 km      113 sl. 52 u. (52)

Het Canal du Rhône au Rhin leidt van Niffer tot Mulhouse over een hoogvlakte, maakt vervolgens gebruik van het dal van de rivier de Ill, komt bij Montreux Château over de waterscheiding en daalt naar het dal van de Doubs dat bij Montbeliard wordt bereikt. Het Kanaal maakt van grote delen van deze rivier gebruik. Langs de Doubs liggen steile beboste hellingen met interessante steden zoals Besançon. Daar zijn ligplaatsen voor jachten ingericht.

*Bij Isle-sur-le-Doubs komt u (varende in Z richting) van het kanaal op de rivier. Let hier goed op, want de smalle geul is niet betond. Het is nodig een detailkaart te gebruiken. Bij grote rivierafvoer ontstaan bij vastlopen gevaarlijke situaties.*

St. Symphorien-Chalon-sur-Saône

72 km          5 sl.    7 u. (11)

Over de Saône.

Chalon-sur-Saône - Golf de Fos

469 km          19 sl.   39 u. (64)

Voor een nadere beschrijving zie de route 1 over Maas, Saône en Rhône.

Totaal

1667 km          153 sl. 224 u. (201)

#### 4. Nederland - Zuid-Frankrijk via Parijs

Het is mogelijk om via Parijs naar de Middellandse Zee te varen maar het aantal sluzen, dat in de verschillende routes voorkomt, is bijzonder groot. De vaarweg langs Parijs die in het minste aantal uren kan worden gevaren, is als volgt:

Amsterdam - Parijs

682 km          55 sl.   91 u. (91)

In het overzicht "Nederland - Parijs", hiervoor afgedrukt, zijn nadere gegevens opgenomen onder 1.

Westelijke route.

Parijs - Chalon-sur-Saône

506 km          159 sl. 89 u. (89)

Via het Canal du Centre. Deze meest westelijke route voert over de Seine (97 km, 10 sl.), Canal du Loing (49 km, 19 sl.), Canal du Briare (54 km, 33 sl.), Canal latéral à la Loire (194 km, 36 sl.), Canal du Centre (112 km, 61 sl.). Chalon-sur-Saône ligt aan de Saône waar het Canal du Centre in deze rivier uitmondt. U kunt ook via het mooie Canal du Nivernais varen maar let op de geringe maximumafmetingen. We volgen dan achtereenvolgens: Seine tot Montereau (101 km, 11 sl., 14 u.), Yonne (99 km, 18 sl., 16 u.), Canal du Nivernais (100 km, 75 sl., 29 u.), Canal latéral à la Loire (66 km, 14 sl., 13 u.), Canal du Centre (112 km, 61 sl., 28 u.). Totaal van Parijs tot Chalon-sur-Saône 478 km, 179 sl., 100 u. (100 u.).

Chalon-sur-Saône - Golf de Fos

469 km          19 sl.   39 u. (64)

Totaal

1657 km          233 sl. 219 u. (244)

Behalve de route door het Canal du Centre komen nog twee vaarwegen in aanmerking voor het traject van Parijs naar Chalon-sur-Saône. Deze routes worden hieronder aangegeven. Voor gemakkelijke vergelijking begint het overzicht met de reeds genoemde route.

Parijs - Chalon-sur-Saône:

via Canal du Centre

506 km          159 sl. 89 u. (89)

via Canal de Bourgogne

506 km          222 sl. 102 u. (102)

Het Canal de Bourgogne wordt als het mooiste kanaal in Frankrijk beschouwd. Er is nauwelijks vrachtvaart, er varen wel betrekkelijk veel huurboten. De route is als volgt onderverdeeld: Seine (111 km, 11 sl.), Yonne (85 km, 17 sl.), Canal de Bourgogne (242 km, 189 sl.) en de Saône (68 km, 5 sl.), de diepgang is beperkt tot 1.30 m.

via de Marne

585 km          156 sl. 93 u. (93)

Deze vaarweg is drukker met vrachtverkeer. De route ziet er als volgt uit: Seine (15 km, 1 sl.), Marne (178 km, 18 sl.), Canal latéral à la Marne (67 km, 15 sl.), Canal de la Marne à la Saône (224 km, 114 sl.) en Saône (101 km, 8 sl.).

### **Rhône**

Deze grote rivier (lengte 310 km) is tussen Lyon en de Middellandse Zee op indrukwekkende wijze gekanaliseerd. Er zijn 13 stuwen met waterkrachtcentrales gebouwd en ook 12 scheepvaartsluizen in omleidingskanalen. De sluizen worden ook voor jachten bediend. In principe wordt met de vrachtschepen meegeschet maar u hoeft niet langer dan 40 minuten te wachten. Een jacht mag niet voor een vrachtschip de sluis invaren. In deze sluizen is het streng verboden vast te maken aan een trap (échelle). Let op dat de drijvende bolders gangbaar zijn. Blijf daarom bij de meerlijnen.

Het langste omleidingskanaal is 30 km lang. Doordat het voedingswater voor de krachtstations eveneens door deze kanalen wordt geleid, staat hier, bij vol vermogen van de turbines, ruim 14 km/u stroom. Meestal is de stroomsnelheid geringer. Het schutverschil varieert van 26 m in de sluis St. Pierre-de-Bolène nabij Donzère (het grootste schutverschil ter wereld) tot circa 8 m. Toch is het avontuur niet van deze rivier verdwenen. Vanouds wordt de Rhône namelijk gekenmerkt door grote verschillen in rivierafvoer en daarmee ook flinke verschillen in waterstand en stroomsnelheid. Na een flinke onweersbui met grote regenval in het stroomgebied kan het water in enkele uren wel een meter wassen. Op de rivier kan de stroom oplopen tot 11 km per uur. De boeien kunnen dan onder water worden getrokken. Wanneer u stroomafwaarts varende vastloopt, is er grote kans op averij, vooral doordat de bodem rotsachtig is. Onder dergelijke omstandigheden is het raadzaam niet te varen of het moet met een deskundige loods aan boord zijn.

Langs de Rhône zijn weinig bruikbare ligplaatsen. Zie voor de mogelijkheden een detailkaart. Omdat bruikbare ligplaatsen op grote onderlinge afstanden kunnen liggen, moet al in de middag worden nagegaan waar u 's nachts kunt blijven liggen. Houdt bij het kiezen van een ligplaats rekening met de golfslag en de zuiging van de scheepvaart op de rivier.

Tussen St. Louis en de Middellandse Zee bedraagt de diepte in de Rhône niet meer dan 0.60 m. Daarom is een zeekanaal gegraven naar Golfe de Fos. U moet niet verzuimen zich bij de douane te melden.

Tijdens harde wind of bij hoge rivierafvoer kunnen ongemakkelijke situaties optreden. Tijdens een mistral lopen op de Rhône hoge golven en hebben zeiljachten met een minder krachtige hulpmotor het moeilijk wanneer de sluis bij nadering niet open staat. Tijdens hoge rivierafvoer kunnen kaden en andere meerplaatsen onderstromen. Een absoluut vaarverbod geldt wanneer bij de sluizen het volgende bord getoond wordt:

Desgewenst kunt u nadere inlichtingen verkrijgen bij Service de la Navigation. Lyon Sud, 1, place Antoine-Perrin 69007 Lyon, tel. 0033 4 57 87 26 516

### **Kanalen door Bretagne**

Door Bretagne lopen verschillende kanalen die in ongeveer 1830 zijn voltooid. Zij doorsnijden een heuvelachtig of bergachtig landschap en behoren daarmee tot de meest idyllische vaarwegen van de wereld. Voor Nederlandse watertoeristen kan de route van St. Malo langs Rennes naar de Golf van Biskaje een afsnijding betekenen ten opzichte van de vaarweg buitenom langs Brest, waar storm in combinatie met krachtige getijstromen gevaarlijke situaties voor kleine schepen kunnen veroorzaken. Overigens zijn de kruiphoogte en de diepte in de

kanalen zo gering (max. hoogte 2,50 m, max. diepgang 1,20 m) dat maar weinig zeegaande jachten deze kanalen kunnen bevaren. Er zijn geen vaarverbindingen met de andere Franse binnenwateren.

Verbinding Kanaal St. Malo - Atlantische Oceaan, ten ZW van Redon  
244 km          64 sl.   50 u.

### **Petit Rhône en Canal du Rhône à Sète**

Afstand 82 km, 3 sluizen.

U kunt rechtstreeks van de Rhône naar Sète aan de Middellandse zee varen. Daar is aansluiting via het Bassin de Thau op het Canal du Midi naar Toulouse. Minste diepte tot Sète 2 m, laagste vaste brug H 4,32 m. De vaarweg is als volgt.

De Petit Rhône (van 3 km bovenstroom van Arles) tot de monding van het nieuwe Canal de St. Giles 21 km (De Petit Rhône is op diepte gebracht speciaal ten behoeve van de nieuwe vaarroute). Verder benedenstrooms is de Petit Rhône nog een ongebreidelde rivier met niet betonde ondiepten, alleen bevaarbaar voor avonturiers met kano's en andere scheepjes met weinig diepgang. De rivier leidt door een eenzaam deel van de Camargue, (veel overlast door muggen).

Canal de St. Giles 2 km, 1 sluis

Canal du Rhône à Sète, van de Sluis de St. Giles tot Sète 71 km, 2 sluizen.

Behalve bij Sète kunnen we de Middellandse Zee van deze verbinding uit nog bereiken langs Aigues Mortes via le Chenal Maritime bij le Grau-du-Roi.

De doorvaart naar zee door Sète, waar de bruggen zeer beperkt worden bediend, kan worden vermeden via de nieuwe verbinding ten O van deze plaats, nl. le Canal de la Peyrade, lang 2 km, diepte 1,50 m, vaste bruggen H 3,72 m.

### **Parijs - Troussey - Frouard - Straatsburg**

Op deze vaarweg is vrij veel vrachtvaart. De omgeving is landelijk.

Parijs - Charenton

15 km          1 sl.   2 u.

Over de Seine.

Charenton - Epernay

187 km        18 sl.   22 u.

Over de Marne die tussen wijnbergen (landstreek Champagne) stroomt. Het mooiste gedeelte ligt tussen Meaux en Chateau-Thierry waar goede aanlegplaatsen zijn. De meeste steden liggen op geruime afstand van de rivier waardoor een indruk van grote rust ontstaat. Aan de stuwen kunt u meestal goed overnachten.

Epernay - Condé-sur-Marne

18 km          4 sl.   3 u.

Over de Canal latéral à la Marne.

Condé-sur-Marne - Vitry-le-Francois

48 km          11 sl.   8 u.

Over het Canal latéral à la Marne.

Vitry-le-Francois - Troussey

85 km          70 sl.   28 u.

Over het Canal Marne au Rhin. Bij Troussey aansluiting aan het Canal de l'Est branche Nord.

Troussey - Toul

20 km          14 sl.   6 u.

Over dit traject van het Canal de la Marne au Rhin ligt een tunnel van 857 m lengte.

Toul - Frouard

24 km            3 sl.    4 u.

Over het drukke vaarwater van de gekanaliseerde Moezel.

Frouard - Nancy - Straatsburg

156 km           55 sl.   34 u.

In Nancy zijn aanlegplaatsen bij de pont Catharine. Bij Lindre is een nieuwe sluis met 10 m verval. Ter hoogte van Gondrexange voert het hoogste deel van het kanaal over een hoogvlakte met meren en moerassen. Via een tunnel van 2,5 km lengte tussen Arzviller en St. Louis komt u op een nieuw aangelegd kanaalstuk met het hefwerk van Arzviller met 45 m hoogteverschil. Na de schepenlift passeert u Lutzelbourg (sluis met drinkwater uit slang) door de diepe schilderachtige vallei waar de Zorn in stroomt. Dit gedeelte van de route is bijzonder interessant.

Totaal

553 km            176 sl. 107 u.

## INFORMATIEMATERIAAL

De vermelde prijzen zijn slechts een indicatie. Breng tijdig een bezoek aan een van de genoemde besteladressen om de gidsen en kaarten te bekijken. U zult merken dat de buitenlandse uitgaven twee tot vier maal zo duur zijn als de ANWB-waterkaarten en -almanakken. De verschillende Nederlandse kaartverkopers verstrekken (of verkopen) prijslijsten.

### Waterkaarten

Éditions Grafocarte ([www.grafocarte.fr](http://www.grafocarte.fr)) geeft een overzichtskaart van Frankrijk uit met daarnaast een serie detailkaarten (kaarten met vaartechnische en toeristische bijzonderheden), schaal 1 : 25.000 en 1 : 50.000, titel Navicarte. Zij kosten ongeveer € 8,- tot € 17,50. Dit zijn mooi getekende kaarten met veel en nauwkeurige informatie:

### Overzichtskaarten

- Carte de France
- Carte de Belgique

### Detailkaarten

1. La Seine aval: van Le Havre tot Parijs;
2. La Seine amont: van Parijs tot Marcilly-sur-Seine;
3. La Marne: van Parijs tot Vitry-le-François;
8. Champagne-Ardenne: van Namen tot de Bourgogne;
9. Maas, Sambre (België), Canal de l'Est;
10. La Saône et la Seille: van Corre tot Lyon;
11. Les Canaux du Midi: van Royan tot Port St Louis;
12. Bretagne: van Saint-Malo tot Arzal, van Lorient tot Nantes;
13. Pays de la Loire: stroomgebied van de Maine, Loire en Erdre;
14. Nord Pas de Calais: Duinkerke, Schelde, Lys, Scarpe;
16. Rhône: van Lyon tot Middellandse Zee;
17. Canal de la Marne au Rhin: en het kanaal van Houillères tot de Saar;
19. Bourgogne oost: Auxerre, Decize, Digion, Dijon;

- 20. Bourgogne west: van Avignon tot Digion;
- 24. Picardie:
- 25. La Charente: van Angoulême tot de Oceaan;
- 27. De Lot: van Luzech tot St Cirq-Lapopie;
- 28. De Baise en de Lot aval;
- 31. Kanaal de Bourgogne ;
- 32. Kanaal van de Rhône naar de Rijn en de Doubs;
- 33. Kanaal van Ourcq en de kanalen van Parijs.

Annuaire Nautisme (Guide de la navigation de plaisance).

Bevat per plaats uitvoerige adressenlijsten van watersportverenigingen en alle soorten watersportbedrijven met onder meer dealers, verhuuradressen en hefkransen. Voor de meren zijn de regelingen voor motorvaart aangegeven en welke typen zeiljachten er bij de watersportverenigingen in gebruik zijn. Voorts zijn opgenomen de getijtafels, uitzendtijden van weerberichten, radiobakens, afzonderlijke lijsten met adressen, gerubriceerd naar product of activiteit, uitwijkbepalingen. Prijs ca. €25,-.

Frankrijk per boot

Alle rivieren en kanalen, de mooiste aanlegplaatsen en praktische tips door Nelly Duijndam en Hans Westerweel. Uitgever BZZTÔH, Den Haag.

In deze gids worden alle Franse rivieren en kanalen afzonderlijk besproken, maar er worden ook suggesties voor vaartochten gegeven door een aantal waterwegen te combineren. Gedetailleerde kaartjes met aanduidingen van alle bezienswaardigheden zijn opgenomen en de vele kleurenfoto's geven een goede indruk van de schoonheid en verscheidenheid van het Franse vaargebied. Zeer aan te bevelen. Prijs: €39,95.

Binnengewasser Frankreichs

door David Edwards May. Uitgever Delius Klasing, Bielefeld. Uitvoerige beschrijving van 80 bevaarbare wateren. Prijs circa €60,-;

Bezienswaardigheden, streekbeschrijvingen, historische achtergronden, enz. worden gegeven in de verschillende gidsen die genoemd worden in het handboek van de ANWB. Het is aan te bevelen één van de ANWB-kantoren daartoe te bezoeken.

## NUTTIGE ADRESSEN

Union Nationale des Centres Sportifs  
De Plein Air  
62, Rue de la Glacière  
75640 Paris Cedex 13

Fédération Française Motonautique  
49, rue de Boulainvilliers  
75016 Paris  
tel (0033) 1 42 24 60 88  
fax (0033) 1 42 24 60 13



Watersportinformatie

[www.ffm-asso.net](http://www.ffm-asso.net)

Ministère de l'Équipement  
Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables  
244, Boulevard St.-Germain  
75007 Paris  
[www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr)

Frans Verkeersbureau  
Prinsengracht 670  
1017 KX Amsterdam  
tel. 020-6203141

[www.grafocarte.fr](http://www.grafocarte.fr)

[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

ANWB Watersport Advies  
Tel 070 – 314 50 20  
[watersportinfo@anwb.nl](mailto:watersportinfo@anwb.nl)