

## Verhaal van Marijke de Blécourt en Rob Bakker over hun tocht met de KR21 een Albin 21 naar de Middellandse Zee in 2010

Na de Albindag in juni hebben we nog een week hard gewerkt om de KR21 in te richten naar onze wensen. Daarbij hoorde ook een bezoek aan onze "motormuis", omdat we op zondag, op de terugreis van het Nieuwe Meer naar de Vinkeveense Plassen motorproblemen hebben gehad op het Amsterdam Rijnkanaal, met een tegenligger van de beroepsvaart in aantocht. Het toerental viel helemaal weg, tot 2x toe. Gelukkig kwam het toerental weer terug na een paar minuten, maar toch de buitenboordmotor in gereedheid gebracht voor het geval dat. Bleek er toch water en viezigheid in de diesel te zitten ondanks dat de KR21 met een volle tank de kant op de winter is ingegaan.

Op zondag 12 juni zijn we dan vertrokken, via de Vecht naar Utrecht. Daar een paar dagen gelegen, om collega's van Marijke gelegenheid te geven een borrel te komen drinken en het bootje te bewonderen en zich te verbazen over de grootte ( dan wel kleinte ) hiervan. Hierna via het Merwedekanaal, de Biesbosch, de Donge en het Wilhelminakanaal naar Tilburg, om het weekend met vrienden door te brengen. Maandag 21 juni hebben we de reis voortgezet en we zijn nu, via de Zuid-Willemsvaart in Weert beland.

De Zuid-Willemsvaart is vanaf het Wilhelminakanaal tot de Smeermaas een mooi stuk, met een aantal aanlegplaatsen in de buurt van dorpjes. Wel heel veel waterplanten, we verloren ook vaart ondanks het opgeschroefde vermogen omdat de schroef en roer vol hingen met waterplanten. Ook het toilet raakte steeds verstopt.

We zijn sinds ons vertrek uit Vinkeveen 4 vaardagen, 25,7 motoruren, 120 zeemijlen (216km) en 19 sluizen verder. Alleen vandaag al zijn we ongeveer 17,5 meter gestegen. De sluizen zijn niet helemaal ingericht op de KR 21, vaak liggen we alleen aan de middenbolder. Eerlijk gezegd, verlopen de sluizen tot op heden behoorlijk probleemloos, gelukkig.



*even hard werken*



*Rob aan de afwas*



*Klein tussen groot*



*Op de Vinkeveense plassen*

Liggen inmiddels in het Bassin in Maastricht, is (op dit moment) een rustige haven, niet de goedkoopste maar wel met vrij douchen zonder muntjes. We gaan morgen eindelijk door naar België, na 5 dagen Maastricht.....een Heerlijke stad!!

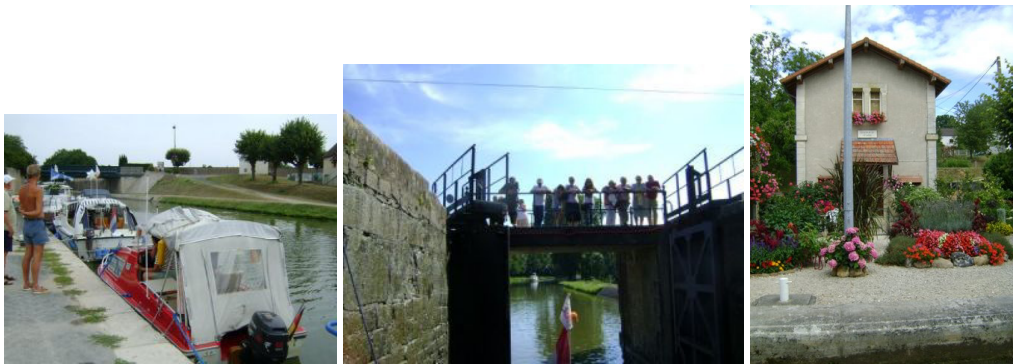
**het vervolg t/m 7-09-2010**

## Canal FINI, nu op weg naar Canal du Midi

Bonjours messieurs et mesdames,

Tot onze grote vreugde hebben we de kanalen van Midden-Frankrijk achter ons gelaten, en daarmee ook de vele sluisen, en hebben we na de rivier de Saone, nu de Rhone bereikt.

Het kostte ons nog een dag om bij te komen van het bezoek uit Nederland, en te vertrekken uit Moret. We varen nu het oudste kanalenstelsel van Frankrijk op, te beginnen met het Canal du Loing. Ze hanteren hier ook nog ouderwetse werktijden, dat wil zeggen met een middagpauze voor de sluiswachter. Dat houdt in dat wij dan ook een uur stilliggen, tussen 12.00 en 13.00. Mooie tijd voor de lunch, normaliter in het gewone leven. Echter wij zijn nu niet de snelsten, en ontbijten meestal pas tegen 10.00, en dan is lunch om 12.00 wel vroeg. Opgelost door te ontbijten met yoghurt, en dan om 12.00 te brunchen. De kanalen gaan bijna onopgemerkt in elkaar over, na anderhalve dag zaten we dan ook opeens op het Canal Briare.



Bij de 1e sluis moesten we wachten, dus rondjes draaien. Opeens reageert het roer niet meer. Iets in de schroef! We konden nog aan de kant komen, en Rob mocht weer te water om te kijken. Water daar behoorlijk ondiep en troebel, dus lastig. Inderdaad, een lijn in de schroef, erger, onze eigen voorlijn die inderdaad strak langs de boot hing. Ondertussen kwam de sluiswachter ook kijken wat er aan de hand is, omdat we niet binnen kwamen varen. Hij ging direct bellen om te melden dat de vaarweg deels geblokkeerd was door ons scheepje, en trachtte mede een oplossing te bedenken. Nadat ook de 3e poging van Rob de lijn uit de schroef te krijgen mislukte, belde hij de brandweer (die hebben immers duikers) waar hij echter een antwoordapparaat kreeg en probeerde tevens een commerciële duiker te vinden. Hij moest terug naar de sluis om te schutten, en liet ons achter met het telefoonnummer van een commerciële duiker enige plaatsjes verderop. Toch nog een keer proberen, zo'n commerciële duiker zal wel wat kosten. Nu de lijn aan de voorzijde eerst doorgesneden, zodat de spanning eraf was, en YES, toen kwam de rest uit de schroef. Net toen Rob zich stond af te douchen kwam de sluiswachter weer aanscheuren op zijn brommertje om te melden dat de brandweer onderweg was. Dat hadden we eigenlijk wel willen zien, maar helaas (of gelukkig?), nu kon hij de brandweer weer afbellen. Toen we eindelijk in de sluis lagen hebben we de behulpzame sluiswachter dan ook bedankt met een fles Nederlandse kruidenbitter. Toen daarna weer de temperatuur van de motor opliep hadden we het wel gehad voor die dag, en zijn we bijtijds gestopt in Montargis. Een mooie nieuwe kade, met electra en water, gratis, voor het politiebureau. De volgende dag Montargis bekeken, de plaatselijk lekkernij gekocht (de keutels van de hond, met een heel verhaal erachter) en na de middag vertrokken. Dit werd weer een dramatische sluisendag, regelmatig gebeld met de centrale. Uiteindelijk onze "eigen" sluiswachter meegekregen, geweldig die automatische sluisen. De sluiswachter was een enthousiaste jongeling, die ook vreemde talen probeerde te spreken en iedere dag minstens een woord wilde leren. We hebben hem voorzien van een lijstje met Nederlandse woorden, die op zijn verzoek niet op Duits of Engels leken. De dag geëindigd op een romantisch plekje voor een sluis, met prachtig uitzicht over de graanvelden, en paarden, Franse runderen en een ezelpaar in de weiden achter ons.



De volgende dag slechts een half uur gevaren, de motortemperatuur liep razendsnel op met daarbij ook nog witte rook uit de uitlaat. Na telefonisch overleg met onze Nederlandse monteur en zijn alarmerende conclusie, waarvoor sowieso een monteur nodig was, was de dame van de VVV in het haventje van Chatillon-Coligny uiterst behulpzaam, en heeft een monteur voor ons gebeld. Deze kwam dezelfde middag, en gelukkig kwam hij tot een andere conclusie. De slangen van de watertoevoer van en naar het wierfilter waren te nauw, en er bleken zich ook nog allerlei takjes en een plastic ringetje in de toevoerslang genesteld te hebben. Daarmee was het leed compleet. Afsproken dat we naar Briare komen, waar we bij een bevriende werf op de kant kunnen, en dat er een nieuwe toevoer en wierfilter worden geplaatst, alsmede een extra toevoer.



Sluizentrap van Logny



aquaduct van Briare

Via Rogny, met een oude 7-traps sluizencomplex, niet meer in gebruik, maar nog wel imposant aanwezig als toeristische trekpleister, naar Briare. Daar aangekomen aangelegd bij de werf. Ontvangen door Rex, zijn Franse bijnaam. Een oude Schot van de McKay clan, die daar de rest van zijn leven sleet op een oud bootje, samen met zijn bordercollie Chess, omringd door de goede zorgen en bemoeizucht van bijna alle bewoners van Briare. Ondanks dat hij vrijwel continue aan de zuurstof zat en gebruik maakte van een scootmobiel was hij officieus havenmeester en beveiliging van de werf in de avonduren en in de weekeinden. Hij heeft ons veel verteld over de verschillende oorlogen (vanaf zijn 16e militair en gegroeid tot explosievenexpert, en dan niet het ontmantelen), de Schotse clans, het zeilen over de diverse wateren van Europa tot Indonesië, het motoren in Europa en het reilen en zeilen op de werf, ofwel wie heeft ruzie met wie. Dat laatste bleek dus tussen de werfbaas en onze Franse monteur, waardoor(?) de prijs om de kant op te gaan absurd hoog was. We zijn dan ook niet de kant opgegaan, en de monteur heeft uiteindelijk alleen een nieuw, groter wierfilter geplaatst en de toevoerslangen vervangen door bredere. Dat bleek voldoende, want sindsdien hebben we geen problemen meer met de motortemperatuur.

Die woensdag, 11-08-10, zijn we 's middags direct gaan varen. Heerlijk, na een aantal dagen stilligen. Het prachtige aquaduct van Briare, over de Loire, overgevaren. Door toeristen eindeloos vaak op de foto gezet, die vinden het fantastisch om het aquaduct inclusief boot te ervaren. Het varen duurde niet lang, want we kwamen vrij snel achter een peniche. Het weer is inmiddels ook niet meer zo stabiel, regelmatig bewolkt en regen, en een stuk koeler. Aangelegd in Beaulieu, waar we ons op de camping konden douchen. Dat was bijna een week geleden. We varen nu op het Canal lateral a Loire, met weidse uitzichten en soms door de achtertuinen van de bewoners. Blij toe, want de laatste twee kanalen liepen veelal door bossen, wat op den duur erg somber is. De sluizen zijn hier bemand, dus

even geen moeilijkheden. Soms verkopen de sluiswachters groente, en ook een keer plaatselijke wijn. Twee flessen gekocht, een champenoise en een gewone witte. Vooral de champenoise, genuttigd bij een uitgebreide lunch, was heerlijk, met daarbij een prachtige capsule met daarop een landschap. Heel bijzonder. Het dieseltanken is hier geen probleem, in zoverre dat er regelmatig een pomp langs de weg staat, waar we dan aanleggen en slechts een paar meter hoeven te lopen om de jerrycans te vullen. Vrijdags bereiken we Nevers. Een echte jachthaven. Komen naast een Nederlands schip uit Loosdrecht te liggen. Wel raar dat die mensen helemaal niet reageren op onze aanwezigheid. Blijkt later, als ze zich bovendecks begeven, dat het Fransen zijn. We zijn er deze keer achter gekomen dat veel van de schepen die met een Nederlandse vlag varen, met een Nederlandse naam en een Nederlandse lig- of woonplaats op de boot, in bezit zijn van Fransen die met opzet de Nederlandse situatie laten bestaan, zeer waarschijnlijk om geen invoerrechten te betalen, of de Franse regels inzake vaarbewijs dan wel registratie te ontwijken. Wel verwarrend. In Nevers bleken de toegangssluzen tot zondagavond gesloten, in verband met een Triatlon die mede over de sluzen voerde. Zaterdag Nevers bekeken, erg steile straatjes. Voor de toeristen loopt er een blauwe lijn door



Nevers

Nevers, die als je die volgt langs alle belangwekkende bezienswaardigheden voert. Erg handig. Zondags relaxdag, hoewel de Triatlon vergezeld ging van een erg luidruchtige commentator met tussendoor een soort housemuziek. Boinke, boinke, boinke, jengel, boinke, jengel. Uiteraard ook nog even gaan kijken. Ook de laatste zwemmers zien binnenkomen, deze konden schijnbaar geen crawl. Maar gingen toch nog man/vrouwmoedig op de fiets zitten. En 's avonds begon het dan eindelijk te regenen, nadat het de hele dag bedreigd had. 's Maandags Nevers verlaten, nog steeds regenachtig. Het kanaal blijft mooi en boeiend. Op dinsdag, het weer is duidelijk verbeterd, aangekomen in Digoin. Volgens de kaart een echte jachthaven, met alle voorzieningen. In werkelijkheid: wasserette in het plaatsje, douchen alleen tussen 16.00 en 18.45, bootshop was eigenlijk een toeristenwinkeltje, diesel aan de pomp was op, op de steigers geen electrapalen en watertappunten, alleen op de wal, dus zo goed als onbereikbaar. Snel doorvaren. We komen nu op het Canal Centraux, waarvan we geen kaart hebben. Je kunt maar twee kanten op, vooruit of terug, dat is niet het probleem. Je weet echter niet waar de sluzen zijn, en waar je kunt aanleggen voor de nacht. Ietwat lastig. En het zijn weer geautomatiseerde sluzen, joepie. Gelukkig hebben die ook sluiswachters op afstand, en zijn die er binnen 10 minuten. Het resultaat is meestal dat de sluiswachter maar meerijdt, om bij problemen direct te kunnen ingrijpen. En ze blijven vriendelijk en voorkomend, en behulpzaam. Ook dit is een prachtig kanaal, het land is wel meer gecultiveerd. De sluzen hebben hier geen naam, maar heten Ocean met een nummer. Van 26 tot 1. Bij een van de laatste sluzen krijgen we van de sluiswachter uitleg. Deze sluzenrij voert richting de oceaan, straks als we over het hoogtepunt heen zijn heet de sluzenrij Meditarennee, en voert dus naar de Middellandse Zee. Het hoogtepunt bereiken we donderdag 19-08-10, waar de hoogvlakte slechts 4 kilometer bedraagt, en dan gaat het weer naar beneden.



Ocean nr:1



Laatste sluis in de kanalen, verval 14 mtr.

Dat was dan de laatste stijgende sluis. Gevierd met uit eten in St. Julien. Een gehucht, met wel een Auberge, maar geen bakker of andere winkel. Rob had heerlijke eend, en de wijn en cognac waren ook prima. De keuze van Marijke was niet zo gelukkig, het moest biefstuk verbeelden, maar ging meer naar doorgebakken ezel. De volgende ochtend waren wij de eersten die vertrokken, om 10.00 uur. Dat was een mirakel, normaliter is bij het opstaan minstens de helft weg. Uitgezwaaid door de Rietvink uit Amsterdam, erg aardig stel, waarvan we ook de kaart van dit kanaal hebben ingezien. Wilden naar Santenay. Daar ook aangekomen, lekker gezwommen en een fabuleus uitzicht, het weer is inmiddels weer behoorlijk aardig en warm. Het was geen echte haven, en we moesten toch echt waseen, dus door naar Chagny, wat een grotere plaats is, met waarschijnlijk een echte haven. Dat viel behoorlijk tegen. Een grote kom, met alleen maar water. Op de bonnefooi, en zowaar in 1x in de goede richting, naar het stadje gelopen. Bij een pizzeria nu beiden heerlijk gegeten. Laat naar bed, maar ongeveer midden in de nacht kwamen nog wat jongelui de rust verstoren. Getik op de boot, en even later begon de boot te schommelen. Rob werd hiervan wakker, Marijke heeft niets gemerkt. Rob heeft hierna een paar uur opgezeten, tot de jongelui eindelijk vertrokken, en was 's ochtends dan ook gebroken. Dit had behoorlijk invloed op zijn stuurmanskunsten. En natuurlijk weer sluisenhappen. Wat ons betreft geen probleem, maar na ongeveer 5 sluisen kwam er weer een sluiswachter in zijn autootje. "Si vous plais, lentement, doucement!" Bleek dat hij al 3 sluisen had moeten resetten, omdat de sluisen ons bootje niet uit zien varen. Maar langzamer dan langzaam gaat echt niet, ook omdat bij het uitvaren vaak een stroom staat. De 11e sluis van die dag was de laatste automatische sluis. Achteraf bleek dat we een SMS hadden ontvangen met "Voila! Bonne journee. Merci :-D". Ofwel, de sluiswachters stonden te juichen dat we met dat kleine bootje eindelijk door de automatische sluisen heen waren. Nog een sluis, met een verval van 14 meter. En daar is de Saone! Geen kanaal, maar een rivier, met stroming, en bijna geen sluisen. Dat was weer champagne waard. Vauit Chalon-sur-Saone zijn we een paar dagen later met de auto naar Nederland gegaan, onder andere als verrassing voor de 60-jarige verjaardag van Elsbeth en natuurlijk ook familiebezoek en boodschappen die we in Frankrijk niet kunnen krijgen. Het was een druk en aangenaam weekeinde. Op maandag weer teruggedreden naar Chalon. Daar aangekomen bleek dat we de sleutels van de KR21 in Vinkeveen hadden laten hangen. Probleem, want we konden de boot niet in, en al konden we ons een toegang forceren (ten kostte van veel schade) dan konden we nog niet varen. Uiteindelijk zijn we maandagavond weer teruggedreden naar Vinkeveen, om dinsdagmiddag weer terug te rijden naar Chalon. Bij aankomst werden we direct geenterd door een Frans stel, met de vraag of de KR21 een Albin is. Ja. Hebben ze zelf een Albin van 7.30 m sinds een paar maanden, die daar ligt om in de hijs te gaan om de onderkant te bekijken. Hun Albin manoeuvreert nogal slecht in de achteruit. Ze wilden van alles weten, maar behoorlijk moe na de lange rit hebben we ze gelost met het kaartje van de Albinkring. De woensdag hebben we gebruikt om bij te komen..

Franse Albin in de hijs



Lyon op de Rhone

Donderdags 02-09-10 hebben we koers gezet naar het zuiden. Zaterdag 04-09-10 Lyon bereikt, waar we een aantal dagen de stad willen bekijken. We wisten vooraf dat Lyon geen jachthaven heeft, maar dat je aan de kade kan liggen, wel wat onrustig maar verder probleemloos. Nou, dat ging voor de KR21 niet op. De kade was behoorlijk hoog, waardoor de lijnen in een hoek liggen, met het gevaar van doorschavielen. Vrachtverkeer was er bijna niet, wel rondvaartboten en sportboten en bootjes van vissers. Het lijkt alsof de Fransen maar een snelheid kennen, HARD. En dat geeft behoorlijke hekgolven, in een kanaal, zodat de golven steeds terugkomen. Na een half uur hebben we dan ook besloten een andere, rustigere plek te zoeken. Uiteindelijk, in de Rhone, langs een ander schip, waar het al rustiger was, een plek gevonden. Vooral toen de waterskiërs na 21.00, toen het donker was, ermee stopten, was dit een beduidend betere plek. Na een rustige nacht vroeg vertrokken en Lyon gelaten voor wat het is. In tegenstelling tot wat de watergidsen zeggen draaien de sluisen op de Rhone ook alleen voor ons kleine plezierjacht. De gidsen geven aan dat jachten alleen in colonnes van minimaal 3 schepen of met een vrachtvaarder geschut worden. Op zondag toevalligerwijs tegen een toernooi van een Franse sport aangelopen, Joute denk ik dat het heet. Een soort riddersteekspel, maar dan op boten in plaats van paarden en met lange stompe stokken in plaats van lanzen en in plaats van een schild een soort bord op de linkerschouder, waarin de stok geplaatst wordt, en op die manier dient de tegenstander van de boot af gegooid te worden. Langzaam aan begonnen we de regels te ontdekken, maar helemaal helder zijn ze nog niet. We zaten lekker op de steiger, in het zonnetje te genieten.



Frans riddersteekspel

Gisteren, maandag 06-09-10, zijn we aangekomen in Valence. We hadden forse wind tegen stroom, waardoor het varen nogal bonkerig was. En de tweede sluis van de dag heeft ons meer dan een uur gekost, omdat er opeens een vrachtschip opdook toen we de sluis in wilden varen. Vrachtschepen hebben voorrang, uiteraard. Dit schip was 120 meter lang, en de sluisen zijn 190 meter lang, dus we kunnen met onze 6,3 meter nog best mee, dachten wij. Daar dacht de sluiswachter anders over, en gooide voor onze neus het licht op rood. Rob was laaiend. Nu moesten we meer dan een half uur wachten, bovenop de ruim 20 minuten die we al hadden gewacht. De tijd nuttig besteed door rustig te lunchen. Hoewel, Rob was nog steeds zo kwaad dat hij zich bijna verslikte. Uit ergernis heeft hij een langzaam-aan-actie uitgevoerd toen we eindelijk door de sluis mochten. Daarmee was zijn woede enigzins bekoeld.



De vlaggen staan Strak



Valence Regendag

Sinds gisteravond regent het, bijna 20 uur aan een stuk. En staken de sluisen vandaag, dus hadden we toch niet kunnen varen. Morgen schijnt alles beter te worden, de staking voorbij, de regen over, en de wind draait naar het noorden. Voor we het weten zijn we bij de Middellandse Zee (hopen we).

Voor de geïnteresseerden wat cijfermateriaal over ons traject Parijs-Valence:

437 mijl=787 kilometer

121 motoruren in 23 vaardagen

149 sluisen: gezakt 3 m, gestegen 140 m, gezakt 28 m, gestegen 165 m, gezakt 185 m, per saldo 89 meter gestegen

5 aquaducten

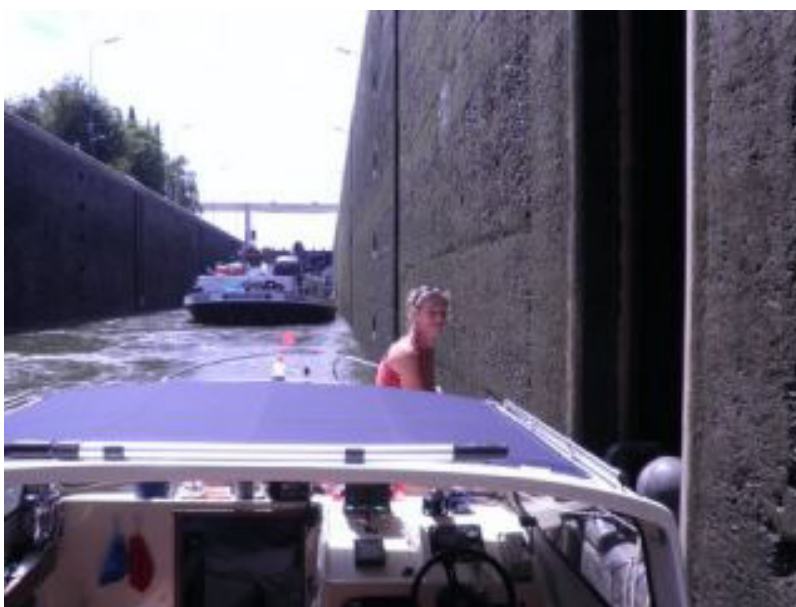
## Reisverslag tm 01-08-10

PARIJS, en verder

Bonjours messieurs et mesdames,

Het eerste reisdoel is bereikt, PARIJS!!! Mais oui, en dat hebben we gevierd met een fles champagne op de dag van aankomst donderdag 22-07-2010. We zijn best trots op onszelf en de KR21.

Bij Maastricht zijn we de Maas opgevaren. Best wel weer een grote rivier, na de Zuid-Willemsvaart. En direct als je België binnenvaart krijg je de sluis van Lanaye (in het



Nederlands Klein-Ternaayen)



Zicht op Luik



In Dinant aan de kade

Dat was precies genoeg om de KR21 aan te leggen, en nog wat uurtjes te slapen. Later op de dag vertrokken er wel wat jachten, zodat we een betere plek hebben gevonden. Twee dagen sigtseeing Dinant, En vanuit Dinant ben je zo in Frankrijk. De Maas is in dat gebied erg mooi, tussen de rotsen en de bossen. Bij de 1e sluis in Frankrijk(Givet) alle formaliteiten afgehandeld om daar te mogen varen. De sluiswachter sprak alleen Frans, et moi un petit peu, maar met handen en voeten en brochures kom je er samen wel uit. Hier kregen we ook een zendertje om de automatische sluisen te bedienen. De 1e tunnel. 565 meter lang, en niet verlicht. Dan moet de schijnwerper aan en je volgt de wanden.





sluis stort zich vol

toch wel hoog 4 mtr. !!

Niet lang daarna de 1e automatische sluis. Deuren gingen netjes open, en nadat we de sluis geactiveerd hadden met de blauwe hendel netjes dicht, het water steeg zoals het hoorde, de deuren gingen netjes open, o nee, maar half en toen weer helemaal dicht. Wat nu? Dan is er nog de rode hendel, waarmee de sluis wordt stopgezet, en er altijd binnen een korte tijd een mannetje komt, althans, dat werd gezegd toen we het zendertje kregen. Nou, dat klopt, gelukkig. Om het systeem goed onder de knie te krijgen bleek de waterweg bezaaid met automatische sluisen, en ook nog een tunnel, nu wel verlicht.

met een verval van 14 meter. Volgens de wateralmanak heeft alleen de grote sluis drijfbolders, en zou de recreatievaart meestal in de kleine sluis zonder bolders in de muren geschut worden. Maar hoe kan je een lijn beleggen 14 meter hoger? Dat staat er dan niet bij. Wij moeten ook het antwoord schuldig blijven want alle boten, beroeps- en recreatievaart, gingen in de grote sluis. Langs Luik gevaren. Na de industrieterreinen volgt een mooie, oude stad, erg verrassend. Rob heeft er niets van gezien, die lag te slapen in de kuip. Na Luik kwam een schip ons tegemoet. Hé, dat is wel een bekende neus. En ja hoor, het was een Albin 25, het grotere broertje van onze Albin 21, waarvan we de naam niet hebben kunnen lezen. Uiteraard hebben we enthousiast naar elkaar gezwaaid. In 2 dagen hebben we Dinant bereikt. De sluis ging dicht om 18.00 en we waren net te laat, zodat we onze eerste nacht daar voor de sluis hebben doorgebracht. De sluis ging om 6.00 uur weer open, en dat merkte je wel op het bootje, zodat we maar zijn opgestaan en direct de 1e schutting hebben genomen. In Dinant lag de kade vol, met op het einde nog net een stukje van 2,5 m.



Bij aankomst direct bij de havenmeester naar een monteur gevraagd, nou die was er in die plaats ook niet, maar wel tig kilometer verderop. Dan maar eerst telefonisch overleggen met onze Nederlandse monteur. Thermostaat? Zou kunnen. De volgende dag aan het klussen geslagen, de boot lag pal in de zon. En heeeeeeeeet. De thermostaat verwijderd en 2 uur laten draaien. Lijkt goed te gaan.

De volgende dag de toerist uitgehangen, mooie plaats. Maar het was zo heet, dat we rond 14.30 toch hebben losgegooid en zijn gaan varen in de hoop dat het op het water iets koeler zou zijn. Dat viel nog tegen, maar aan het einde van de middag hadden we een schitterend schaduwplekje in het kanaal bij Pont-a-Bar. En waren we eindelijk de Maas af, en op het Canal du Ardennes. Mooi, maar smal, met toch wel beroepsvaart met peniches. De sluizen zijn precies op de maten van deze schepen gebouwd zo rond 1880. De kanalen ook, met precies genoeg diepgang, maar dat vergt wel behoedzaam manoeuvreren van de schipper. En zeker als het schip geladen is gaat het allemaal heeeeeeeeeeeel langzaam. We mochten deze dag ervaren hoe het is om achter een peniche te varen. We hebben geleerd dat je dan maar beter een pauze van 2 uur kunt gaan houden, en dan nog heb je de kans dat je er weer achter komt te hangen. In Chesne zijn we gestopt, nadat we uren achter een peniche hebben gehangen.

De volgende dag, zaterdag 10 juli, hebben we kennism gemaakt met de eerste sluzentrap. 27 sluizen op een afstand van 9 km. Je hebt tussendoor geen tijd om iets te eten te maken, of rustig een sigaret te roken. We hebben er 4,5 uur over gedaan. In totaal hebben we die dag 32 sluizen gehad en zijn we 96 meter gezakt. Rethel, waar we 's avonds aankwamen had een prima supermarkt maar vonden we verder een plaats van niks. Op naar Reims, en we komen via het Canal Lateral a l'Aisne op het Canal de l'Aisne a la Marne, een hele mond vol. We hebben nog steeds geen idee hoe we daar door de 1e sluis gesignaleerd zijn. Het was een splitsing, rechtdoor naar de ene sluis om het Canal Lateral verder te volgen, en naar links een sluis om op het andere kanaal te komen. We zagen geen camera's, er was geen bel, we hadden geen zender en er hing geen draaistang. Even leek het of er een sluiswachter zat, dus heeft Rob de toeter gebruikt. Achteraf zat er niemand, maar de sluis ging toch open. Spoken? Het was een mooi gebied waar we doorheen voeren, met graanvelden in ale kleuren geel. In Reims zijn we een paar dagen gebleven, en hebben we, evenals in Nederland, op woensdag noodweer gehad. De schade voor ons bleef beperkt tot 2 handdoeken en een Gardena bezem die weg zijn gewaaid. Na Reims op weg naar Epernay hebben we de langste tunnel tot nu toe gehad, 2,3 km. Als je er in voer sprong de verlichting aan. We hadden net voor de tunnel een peniche ingehaald (opgelopen in scheepstaal). We vonden het wel raar dat hij de tunnel niet invoer, dat zou een mooi gezicht zijn geweest als het licht van de ingang geblokkeerd werd door een groot schip. Toen we de tunnel uitvoeren stond daar een tunnelwachter die druk aan het gebaren was dat we langzamer moesten varen, vooral ook bij de sluizen die nog komen. Dat waren er nog 8 op dit kanaal. En bij bijna allemaal hadden we problemen. In dit stuk waren er geen zendertjes, of draaistangen, of wat dan ook waarmee je zelf de sluis kon bedienen. Even dachten we dat de knop op de lantaarnpaal op de wachtplaats voor de sluis de aanmeldknop was. Ook dat was niet zo, je kon er de lantaarnpalen mee aan doen 's avonds. Nadat we bij de vijfde sluis weer de centrale moesten oproepen, en er een peniche aan de andere kant lag te wachten, hard toeterend dat we moesten opschieten, kwam er een sluiswachter die ons heel precies ging uitleggen hoe deze sluizenrij werkt. Namelijk met een oog, waar je langs vaart bij het in- en uitvaren van de sluis. Deze ogen zaten net iets hoger, en de KR21 is sowieso al niet groot (6.30 m) maar waarschijnlijk zag het oog alleen de opbouw, en die is nog geen 2m, en dan werd het hele systeem niet op de juiste wijze in werking gezet. Of we alsjeblijft voor het oog heeeeeeeeeeeel langzaam wilden varen en liever nog even stoppen en zwaaien met een tuinstoelkussen voor het oog, want we ontregelden alle sluizen, en bleek achteraf dus ook de tunnel. Weer een ervaring rijker. Eenmaal op de Canal lateral a Marne hebben we geen problemen met sluizen meer gehad. Wel met een aanlegplaats, vlak voor een sluis. Volgens de kaart was daar een aanlegplaats, en het tijdstip was prima. Mooie brede grasstrook, met grote bolders, zoals voor vrachtschepen. Er lagen verder geen schepen, maar dat zag je wel vaker. Dicht bij de kant een onheilspellend geluid onder de boot. Winkelwagentje of fiets. Nou, dan gaan we een paar meter

verderop liggen. Tsja, weer een onheilspellend geluid, en we komen niet helemaal aan de kant met de boot. Dan toch die fiets die nu ergens anders vastgehaakt zit? Rob te water, met zaklamp en duikbril om te kijken wat er onder de boot aan de hand is. Heel voorzichtig, want je weet maar nooit hoe de rivierbodem is. Die is dichterbij dan gedacht, hij stond slechts tot zijn knieën in het water. We hadden dus de grond geraakt, en daar is dat grindgrond, en dat geeft een akelig geluid. Teruggevaren naar het echte jachthaventje, wat we al gepasseerd waren en daar de nacht doorgebracht. Zeer goed geslapen na een dag verder naar de Marne en Epernay, champagnehoofdstad. Met leuk haventje.

Na Epernay kregen we een soort sluis die we nog niet hadden gehad, namelijk met schuine muren. Iemand had ooit bedacht dat dat handiger zou zijn, met name voor de vrachtboten. Er zijn er dan ook een aantal gebouwd, maar zeker voor jachten is het niet handig. Dat hebben ze nu opgelost door in de sluis een drijfsteigertje te leggen, voor ons groot genoeg, maar bij de grotere en echt grote jachten vraag ik me af hoe ze daar aanmeren. De Marne is na Epernay omgeven door heuvels vol met wijngaarden. Erg mooi. En het blijft maar warm. Gelukkig heeft Rob met een pompje en het kopje van de douchezak een douche gefabriceerd, die als we in de sluis liggen in het water wordt gegooid zodat we onszelf en het bootje kunnen afspoelen. Rob gaat ook wel zwemmen achter het bootje. Via Meaux, leuk stadje met mooie haven, en Lagny, zijn we dan donderdag 22 juli aangekomen in Parijs.

De Seine is ten opzichte van de voorgaande rivieren en kanalen een ontzettende klotsbak, die erg aan het Amsterdam-Rijnkanaal doet denken. Voordat we de haven ingingen zijn we eerst de Seine een heel stuk afgevaren, tot en met de Eiffeltoren. Langs alle bekende gebouwen en onder mooie bruggen door. Even na zessen lagen we vast in de haven, Le Port de Arsenal, vlak bij de Place de la Bastille. En daar hebben we een fles champagne, gekocht in Epernay, geopend om het halen van het 1e doel te vieren.



Leuk optrekje aan de Seine

Uiteraard hebben we Parijs bezocht. Het Louvre, waar Rob al jaren naar toe wilde maar nog nooit aan was toegekomen de keren dat hij Parijs bezocht. Notre Dame, Sacre Couer, Montmartre. Ook hebben we wat geklust aan het bootje en gepoetst. De haven is aan een kant een soort park, waar druk gebruik van wordt gemaakt.



Woensdag 28 juli hebben we Parijs weer verlaten en zijn de Seine opgevaren. Mooie brede rivier, met grote sluizen, waar het bootje helemaal in weg valt. Donderdagmiddag zijn we aangekomen in Moret-sur-Loing. Wij gaan morgen het Canal du Loing op, verder met de 2e etappe van deze lange reis. De 1e sluis zien we vanaf onze ligplek.

Voor de geïnteresseerden wat cijfermateriaal over ons traject Vinkeveen/Parijs:

487 mijl=916 kilometer

125 motoruren in 23 vaardagen

6 tunnels

150 sluizen: gestegen 151 m, gezakt 114 m, gestegen 43 m, gezakt 66 m, gestegen 3 m, per saldo 18 meter gestegen

Hartelijke groeten,

Rob en Marijke

## tussentijds verslag

Bonjours messieurs et mesdames,

YES, MAIS OUI, de KR21 heeft de Méditerranée gezien, gevoeld, geproefd! Het hoofddoel van deze trip is bereikt.

Zaterdag 19 september zijn we bij Sete de Middellandse Zee opgegaan. De zee was redelijk vlak, met een noorderwind, goed zicht, zon en niet koud. Wel regelmatig buiswater. En hebben toen besloten door te varen naar de monding van de Hérault. Rob was helemaal in zijn element, en na even wennen Marijke ook. We kwamen midden in een zeilrace terecht, en bijna in een kitesurfwedstrijd. Bij, wat naderhand Cap d'Agde bleek, naar binnen gevaren. De ene haven na de andere, maar de rivier konden we niet vinden. Aangelegd, brunch gemaakt en die fles rose champagne geopend om het te vieren. Rob heeft gezwommen, heerlijk zout water. Toen we weer voeren en in de havens verder ook niet de rivier vonden, zijn we navraag gaan doen bij een Capitainerie (mooi Frans woord voor havenkantoor). Toen bleek dat de Hérault niet hier uitkwam, maar meer westelijk, ongeveer nog 5 km over zee. Het was nog vroeg, dus hebben we nog een stuk Méditerranée gedaan en zijn inderdaad de Hérault opgevaren. In Agde een mooi plekje gevonden en het ergste zout van de boot gespoeld. Het was wel 3 mm dik. 's Avonds uit eten geweest, nog steeds in een roes. Allebei heerlijk gegeten. Een geweldige afsluiting van een geweldige dag en een geweldige reis.

Eenmaal weer terug op de KR21 kwam de vraag op: "Wat nu? Wat kan dit nog overtreffen?"

Wij zijn eruit, jullie lezen dat in een volgend verslag.

Voor de geïnteresseerden de cijfers over ons traject Parijs-Méditerranée:

1.095 mijl=1.972 kilometer

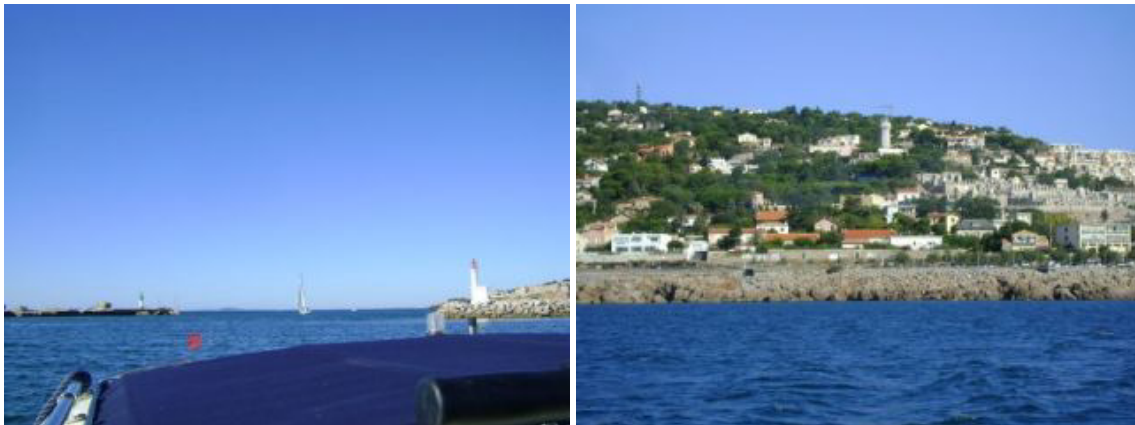
279 motoruren in 52 vaardagen

307 sluisen  
5 aquaducten

We zijn behoorlijk trots op de KR21 en onszelf..

Hartelijke groeten,

Rob en Marijke



## Eindverslag t/m 15-10-2010

Bonjours messieurs et mesdames, goedendag dames en heren,

Wat valt er nog te vertellen na het verslag over die fantastische dag dat we de Mediteranee hebben beveren?

Ten 1e een correctie: De in dat verslag genoemde getallen waren uiteraard vanaf Vinkeveen(Nederland), en niet vanaf Parijs.

Ten 2e: Hoe we er kwamen en wat we daarna hebben gedaan.

Aansluitend op het verslag tot 07-09-10: De volgende morgen was alles inderdaad beter geworden, de staking voorbij, de regen over, en de wind gedraaid naar het noorden. Helaas waren het kajuitje en de overkapte kuip van het bootje kletsnat van de condens, maar daarvoor bestaan sponzen en zemen. Deze dag weer eens kennism gemaakt met de huftegrigheid van sommige andere schippers. Een voormalig vrachtschip, mooie schilderijen op de kajuit, varend onder Belgische vlag. Leuk om te zien, maar het uiterlijk zegt niets over het innerlijk van de schipper. Na in de sluis perse als 1e eruit te willen, even later weigeren hulp te bieden aan een zeilschip wat aangelopen was op de grond. Ondanks dat wij naar de Belg toevoeren en om hulp vroegen, immers zo'n schip heeft veel meer trekkracht dan het Staverse Kottertje wat al een aantal vergeefse pogingen had gedaan. Nee, de Belg minderde alleen wat vaart, en ging daarna weer hard door. Onze voorlopige conclusie: Franse Belgen!?! Gelukkig lukte het uiteindelijk toch om het zeilschip vrij te krijgen, en ging een ieder zijns weegs. Wij eindigden de dag in Viviers, aan een hele hoge, wankele drijfsteiger. De volgende dag

Viviers bekeken. Wat een verrassing, die historische oude stad. Smalle steile steegjes, mooie gevels, intieme pleintjes, en nauwelijks iemand op straat. Deed ons in sommige opzichten erg aan "ons" Venetie denken, waar we de drukte snel waren ontvlucht en heerlijk gedood hebben door de achterafstraatjes. En de kathedraal, anders dan alle anderen die we tot nu toe hebben gezien. Heel licht, niet groot, met veel oude wandtapijten, koorstoelen rond het altaar uit notenhout, met op iedere stoel een ander gezicht, Rob heeft ze bijna allemaal gefotografeerd, moderne tekeningen van de heiligen uit dit bisdom. Heel imposant. Het rare was dat in heel Viviers geen souvenirwinkel te vinden was, er waren überhaupt weinig winkels. Viviers is een echte aanrader. Terug bij de boot bleek het water bijna een meter gezakt, en dat terwijl er daar geen getij is. Naar later bleek was de oorzaak de Mistral, de koude Noorderwind die door het Rhonedal kan waaien, en die de havenkom had leeggeblazen.



De volgende dag stond de Mistral nog steeds door, gezien de schuimstrepen en de golven variërend van 4 tot 6 Beaufort. En ook nog stroom mee, dat leverde een flinke snelheid over het land op, meestal rond de 7 knopen. Deze dag door de Ecluse Bolene, de oudste sluis van de Rhone (1952) en met het grootste verval. In 7 minuten wordt het verval van 23 meter overbrugd. Met veel gepiep, gekraak en gezucht van de sluis, soms net een spookhuis. En daar lig je dan met je bootje van 6.30 meter. Indrukwekkend. De 2e sluis ging wat minder goed, een ontzettende klotsbak met een aangewakkerde wind in de rug. Het aanleggen ging daar dan ook niet helemaal volgens de regels. Die avond bereikten we Avignon.



Daarvoor moesten we een zij-arm opdraaien, en was het voor eerst deze reis dat de GPS een lagere snelheid over land aangaf dan de snelheidsmeter door het water. Daarbij moeten we toegeven dat de snelheidsmeter door het water niet helemaal goed is, of op de goede plaats zit. Ook hier een hoge kade, net als in Lyon, maar geen langsrazende sportboten, zodat je wel rustig ligt. De volgende ochtend vroeg op, om een keer bijtijds in de stad te zijn, in plaats van pas als de winkels en bezienswaardigheden al weer gesloten zijn. Eerst langs de Franse Albin25, die gisteravond nog is aangekomen. Niemand aan boord, wel kaartje van de kring achtergelaten. Lekker gedood, terrasje, mensen kijken, verder dolen, park met stadsmuren, nog een terras, wijntje, winkels kijken, boodschappen. Ook de volgende dag door Avignon gedwaald, leuke doorsteekjes, onverwachte pleintjes, knoflookwalmen, rommelmarkt. Warme dag, bij terugkomst op de boot de ventilator aan, met dank aan de walstroom. De volgende ochtend een strak blauwe hemel, de wolken van gisteravond waren weggetrokken, maar wind, wind, heel veel wind. Zelfs hier in de zij-arm sloegen de golven al

om. In de loop van de dag kwamen hele boomstammen voorbijrijven, dus onze beslissing om niet te gaan varen was juist. In de loop van de dag alle lijnen gedubbeld, en extra springen belegd, ook wegens het schavielen op de hoge kade. Dinsdag de 14e was het weer veel rustiger, en zijn we verdergevaren. De Rhone afgezakt, zeer voorspoedig met een weer aanwakkerende wind in de rug. Bij een snelheid door het water van 4,5 tot 5 knopen (= 8 tot 9 km) met een toerental van 2.000, liepen

we op een gegeven moment 9,2 knopen (=16,5 km) over land. En dan schiet je wel op.

De Petit Rhone op, een brede zij-arm van de Rhone, met een smalle vaargeul, wel bebakend. En hierna Le Canal du Rhone a Sete. Van dit kanaal hebben we geen kaart. Maar twee sluizen, dat is dus geen probleem, maar we hebben ook nauwelijks een idee van aanlegplaatsen en afstanden. Met behulp van een wegenkaart (grote schande voor zeezeilers), de overzichtskaart van Franse waterwegen en het boek Vaarwijzer door Frankrijk lukt het om e.e.a. te schatten, en kom je er op dit rechte en brede kanaal ook wel. Hoewel, Aigues-Mortes was toch wat verder dan geschat. Achteraf bleek dat we dit stadje al vanaf verre reeds in het oog hadden.



Deze dag al flamingo's en wilde paarden gezien, zoals het hoort in de Camargue. Aigues-Mortes (betekenis: dood water), gesticht in 1240, als haven aan de Middellandse Zee voor het toenmalige Franse koninkrijk. is een omwijd stadje, met een donjon, die we dus gisteren al van verre zagen, en een stratenplan als een dambord. Het tegenovergestelde van Viviers, vol toeristen, bewoners, winkels, restaurants. Boeiend, mooi, aangename sfeer. De volgende dag achter een rondvaartboot aangevaren. Bewust, dan kun je aan de toeristen aan boord merken wanneer er iets bijzonders te zien is. De gids konden we niet verstaan, maar op deze manier hebben we wel nog meer flamingo's, een stierenboerderij en andere mooie plekjes van de Camargue gezien. De veronderstelling dat de Camargue qua waterwegen zoiets als de Biesbosch zou zijn kwam niet uit. Althans, niet hier aan de rand van de Camargue. Geen kleine, smalle zij-armjes, of grote ondiepten. Achteraf hadden we de rondvaartboot daarvoor niet nodig. Doorgevaren naar Palavas-les-Flottes. In de loop van de dag was het gedaan met het mooie weer. Op onze lunchplek een schip geholpen met aanleggen. De communicatie met de opvarenden verliep wat vreemd. Ze bleken alle 4 doof te zijn. Heel apart. In Palavas hadden we nogal rare aanlegplekken voor passanten, niet zo geschikt voor onze KR21. Gezocht naar een plek in de haven, en nagevraagd op het havenkantoor. Nee, we MOESTEN in het kanaal. Met veel lijnen, en boeien op de kant, is het uiteindelijk gelukt, maar makkelijk is iets anders. Weer eens gedoucht, toch wel lekker. Ook de volgende dag begon behoorlijk

somber en nat. Dorpje bekeken, erg toeristisch en ook nog een soort Euromast. Maar, wij hebben daar de Middellandse Zee gezien en geroken. Dat willen we ook met de KR21. Op de terugweg naar de haven wilden we wat boodschappen doen, het was inmiddels tegen 15.00 uur. Gaan de winkels hier pas weer om 16.00 uur open. Dan maar de noodvoorraad weer gebruiken. Marijke pannenkoeken gebakken, voor het eerst op het bootje. Het resultaat was niet onaardig, maar Rob kreeg vrij snel na het eten buikpijn, wat steeds erger werd. Rob derhalve bijtijds naar bed, waar uiteindelijk de buikkrampen na een paar uur wat afnamen. Conclusie: Marijke mag niet meer koken, alleen nog opwarmen. Gelukkig de volgende dag voor 90% hersteld. Eerst per boot naar de Carrefour, diesel en levensmiddelen ingeslagen. Gebruncht, en verder naar Sete. Het kanaal wordt hier wel heel saai, erg recht, nauwelijks begroeiing, en grote delen tussen 2 meren door. Hiervan slechts afgescheiden door een stenen muurtje, vaak afgebrokkeld. In Frontignan bleek de brug slechts 2x per dag te draaien. 8.30 en 16.00 uur. We hebben 1,5 uur moeten wachten, en de wachtkade kwam behoorlijk vol te liggen. Hé, daar heb je de Japanners! Deze zijn we onderweg al een keer tegengekomen, ruim voor Parijs. In Meaux hoorden we er andere mensen over praten, en konden wij ze zeggen dat we ze gezien hadden en zij wisten ons te vertellen dat de Japanners het zeilschip in Engeland hadden gekocht en onderweg waren naar de Middellandse Zee, maar ook dat ze hun motor niet vertrouwden (te zwak?) en ietwat angstig waren voor de Middellandse Zee. Destijds gingen ze ook de verkeerde kant op voor de Middellandse Zee. Eenmaal door de brug was het filevaren naar het Etang de Thau en Sete. Op het Etang de Thau(=meer van Thau) stond veel wind en golven tegen. De ruitenwisser kon het niet bijbenen. En we hadden geen kaart, dan maar achter een lers jacht aanvaren. Gelukkig hoefden we slechts een kort stukje over het Etang de Thau, alleen de hoek om, naar Sete. Voor Sete bleken er twee lage bruggen te zijn. De ler ging aanleggen voor de visserswijk, in de Vaarwijzer door Frankrijk aangeraden als een leuke, fijne gratis ligplek. Maar niet met deze wind en golven, die hier recht naar binnen liepen, en de kade tot een beroerde ligplek maakten. De Japanners wilden ook aanleggen. Bij de 3e poging, en nadat hij bijna de boot van de ler ramde, en met de vereende krachten en hulp en kennis van de ler en ons, is het eindelijk gelukt. De Japanners hadden een duidelijke taakverdeling en waren uitermate gedrield, maar effectief was het allerminst. Bij de ler gevraagd of zij wel een kaart hadden. Ja, maar daar stonden niet de draaitijden van de bruggen in, wel de doorvaarthoogte. 2,50 meter. Dat moet gaan met ons bootje, immers 1.80 in Amsterdam lukt ook. Maar wel golven en veel deining. Het erop gewaagd, en ja hoor, gelukt. In de haven geen Capitannerie te ontdekken, wel een vrije ligplek die niet door hengelaars was ingenomen, dus aangelegd. Konden de steiger wel af, maar niet meer op zonder pas, dus aan boord gebleven tot de havenmeester zou komen of het schip op wiens plek we lagen. Beiden nooit gezien. Wel veel hard langsvarende bootjes en eindeloos veel hengelaars.

En op zondag de 19e september hebben we het dan gehaald, het hoofddoel van deze reis, de Middellandse Zee met de KR21. Zie hiervoor het tussentijdse verslag dd 21/09/10.



En toen? Verder over het Canal du Midi naar het Westen? Nee, te veel sluizen! Nogmaals over zee? Nee, geen kaart! Een haven zoeken van waaruit de boot naar Nederland getransporteerd kan worden? Neuh, dat wordt erg duur volgens de opgevraagde offerte! Genieten van een strandvakantie? Neuh, lekker maar saai! Een haven zoeken waar de KR21 de hele winter kan blijven liggen? Ja, nee, erg ver als je aan de boot wil werken Terugvaren naar Nederland? Nee, daar is de tijd te kort voor, nog maar een maand, hooguit anderhalf!.

Wat dan wel? Een stukje Canal du Midi naar het Oosten, deels terug naar Nederland varend tegenstrooms over de Rhone en Saonne, met onderweg een aantal havens vanwaaruit de boot naar



Nederland getransporteerd kan worden. En vanuit Chalon-sur-Saonne (reeds bekend) kan het zeker. En daarvoor is ruim de tijd, mits ... nou ja, er geen tegenvallers komen.

Na ons hoogtepunt hebben we dan ook maandag de 20e de trossen los gegooid richting Nederland, nadat we Agde hebben bezichtigd, een ietwat vervallen maar zeer intrigerende plaats, met een overweldigende kerk. Dat varen duurde maar kort, want daar lagen we voor de beroemde ronde 3-deurige sluis van Agde, die pas over meer dan een uur draait. Maar soms heb je mazzel. Er was een speciale schutting, naar onze kant, en omdat de sluis toch weer vol moet, konden wij ook geschut worden. Dat leverde forse tijdwinst op. De sluis uit zaten we op het Canal du Midi, precies zoals het op alle foto's staat.



Platanen aan weerszijde, smal, en op dit stuk gelukkig geen huurboten. Na een kort stukje kwamen we op een breder deel, waarschijnlijk de toegang naat het Etang de Thau. Ontzettend mooi en rustig, kronkelend, af en toe een woonboot, ook een Nederlander die uitgebreid kwam zwaaien, ijsvogels en zelfs een schildpad. Maar het duurt wel lang voordat we het Etang de Thau bereiken. Weer eens op de beschikbare kaarten en in het boek gekeken, dat moet toch niet zo ver zijn. Uiteindelijk bracht de GPS de oplossing. Bleken we, ondanks alle kronkels, overwegend richting noorden te varen in plaats van richting oosten. Omgekeerd, en nagevraagd bij een hengelaar aan de kant. Inderdaad, we zaten op de rivier de Hérault. En de Vaarwijzer heeft gelijk, schitterend, maar het leidt naar nergens. Deze omweg kostte twee uur, daar ging de tijdwinst. Nadat we inderdaad het vervolg van het Canal du Midi gevonden hadden (een heel klein openstaand sluisje), twee ovale sluisen en een MOB-actie voor een weggewaaid kussen bereikten we het Etang de Thau, het meer van ruim 18 km lengte, wat het Canal du Midi met het Canal de Rhone a Sete verbindt en wat evenwijdig aan zee loopt. Op de hele plas maar één bakken gezien. We weten dat we naar het oosten moeten, richting die grote berg, maar verder is er weinig duidelijk. Turen op de overzichtskaart, en met de verrekijker proberen meer te ontdekken op deze plas. Weer bracht de GPS uitkomst, omdat van iedere ligplek een waypoint wordt ingebracht. Ingesteld op GOTO Sete. Letten op de dieptemeter, en veel door de verrekijker turen naar de vorm van het land om de ingang van het Canal du Rhone a Sete te vinden. Ondanks dat het weer weer betrok, ging het niet regenen en bleef het zicht goed. En netjes het Canal teruggevonden. Toen waren we in een vloek en een zucht in Frontignan, voor de brug. De namiddag werd erg mooi, met ook een lauwe avond, zonder steekbeesten. Daar zagen we ook een "vlindervis" zwemmen, erg aan de oppervlakte, bruinig met stippen, met een aparte manier van voortbewegen. Een bijzondere ervaring.



Nu zijn we echt op de weg terug, immers bekend terrein. Via Palavas, waar we wederom de Carrefour met een bezoek hebben vereerd, vroeg in de middag aangekomen in Aigues-Mortes. Voor het eerst daar een havenmeester gezien, die gelijk de hoofdprijs aan liggeld vroeg. Euro 25,50 voor een nacht voor een bootje van onze lengte (6.30 meter). Dat hebben we nergens betaald, ook niet in Parijs. De KR21 ontdaan van al het zeezout. Ook onszelf ontdaan van het zeezout. Prima douches, alleen erg ver lopen. Rustige nacht, en 's ochtends mist, je zag de overkant van de haven niet eens. Trok gelukkig vrij snel open. Even voor 12.00 bereikten we de sluis naar Le Petite Rhone. Het 1e stuk rivier tegenstrooms. Dat viel reuze mee. Eenmaal op Le Grande Rhone was het daarmee gedaan. Over land langzamer dan door het water, ondanks dat de motor nu steeds tegen de 2.400 toeren loopt. Nadat we in Ecluse Beaucaire direct geschut werden, er was nog een drijfbolder vrij achter een gigantisch cruiseschip wat de sluis bijna geheel vulde, liep de tegenstroom terug, en liepen we weer 5,5 tot 6 knopen over de grond. Dat hielp om Avignon te bereiken, dezelfde etappe als op de heenweg, alleen deden we er nu 9,5 uur over in plaats van de 8 uur op de heenweg, met minder snelle sluispassage. En het kostte meer diesel, omdat je op een hoger toerental vaart. Afgezien van de etappe waarbij we in Lyon zijn geëindigd, hebben we op deze terugtocht de etappes van de heenweg in omgekeerde richting gekopieerd. Dat waren dan ook vaak de enige havens/aanlegplaatsen die je tegenkwam. De dagetappes liepen uiteen van 30 mijl (54 km) tot 46 mijl (=83 km), tegen de stroom in met sluisen. Negen dagen aaneengesloten gevaren. 's Avonds aan de stroom voor het elektrische kacheltje, omdat het 's nachts behoorlijk fris wordt en de lucht vochtig, waardoor het bootje 's ochtends helemaal nat is van binnen, ook in het kajuitje. Wisselvallig weer, veel bewolking. Ook regen, hoe verder noordelijk, hoe vaker we met de kap dicht moesten varen. Ook gevoelig frisser. Vrij probleemloos verloop. Afgezien dan van dat in Avignon het havenkantoor (met wasmachine) gesloten was, in Viviers de restaurants al gesloten waren en we te duur te weinig niet echt lekkere tapas hebben gegeten, in Valence de dieselpomp het niet deed, terwijl we nauwelijks meer diesel hadden (prima opgelost door de aardige havenmedewerker), in Roche Condrieu jongeren in het holst van de nacht begonnen te klooiën rond en met het bootje, Ecluse Vaugris aangaf direct te schutten maar er helemaal niets gebeurde toen we in de sluis vastlagen (na 20 minuten via de marifoon nog een keer opgeroepen, geen antwoord, maar de deuren gingen nu wel dicht. Ons bootje niet gezien?), de snelheid over land gedurende een uur of twee was teruggelopen naar slechts 3,3 knopen (= 6 km), de sluiswachter van 1e sluis op de Saonne ons het hemd van het lijf vroeg, onder meer of we de kanalen weer opgaan, en bij een ontkennend antwoord naar ons idee juichend terugliep om dat aan de rest van zijn collega's te melden, in Macon alle slaggers gesloten zijn op maandag en we (weer) vegetarisch hebben gegeten en we in Chalon nog een ongeplande tocht door de handelshaven hebben gemaakt. Op dinsdag 28 september lagen we dan tegen 17.00 weer in de plezierhaven van Chalon-sur-Saonne. Heerlijk gegeten in een restaurant, waar je je eigen BBQ-tje op tafel krijgt. Lekkere wijn uit de streek erbij, zelfs nog een fles meegenomen. Mooie afsluiting van het vaargedeele.



En hoe nu terug naar Nederland? Het mooiste en makkelijkste zou zijn een huurauto die we in Nederland weer kunnen inleveren (internationaal one-way) en een eigen of gehuurde trailer. Nou, dat lag allemaal veel moeilijker dan we ooit hadden gedacht. Uren doorgebracht bij de McDrive, met gratis WiFi, om een en ander uit te zoeken. Uiteindelijk zelfs de ANWB-alarmcentrale gemaild, die met hun kennis vast wel een verhuurbedrijf wisten. Snel antwoord, nette jongens en meisjes daar. Een trailer huren was sowieso onbegonnen werk en een huurauto met trekhaak was ook een zeldzaamheid. Ze

adviseerden ons om vanuit Nederland met auto en trailer terug te komen. Dan maar treinkaartjes gereserveerd, waarvan de prijs behoorlijk tegenviel. Voor ons niet echt ideaal omdat de caravan in Vinkeveen eigenlijk alleen per auto bereikbaar is, en we dus andere mensen moeten inschakelen voor vervoer. Nog een laatste poging om een auto te huren, en dat lukte. Wat duurder dan de trein, maar zoveel makkelijker. Twee dagen gebruikt om bij te komen en het bootje op te ruimen. Zaterdag 2 oktober voor de 5e keer het traject Chalon-Vinkeveen afgelegd. Ditmaal in een Opel Corsa, helemaal vol gepakt. In België slecht weer, maar om 20.30 waren we na 800 km weer op ons nest. Een aantal dagen van alles gedaan, oa auto uit de stalling gehaald, auto laten keuren, familie- en vriendenbezoek, genoten van het mooie weer op het eiland met de andere eilandbewoners, trailer geregeld, huurauto om de trailer met bootje te trekken, in Breda de trailer van John van de Albinkring gefotografeerd zodat we weten hoe de huurtrailer ingesteld moet worden. En op maandag 11 oktober weer vertrokken naar Chalon. Ondanks dat ze nog nooit in een bestelbus had gereden, en ook nog nooit met een aanhanger, laat staan een trailer die zoveel langer is, heeft Marijke ook de nodige kilometers gemaakt, inclusief de twee uur durende file voor Metz (vrachtauto met gasflessen in de brand, bleek toen we er langs mochten). Afgezien van een hoge stoeprand ging dat goed. Door die file waren we dan ook veel later dan gepland in Chalon, en zat een restaurant er niet meer in.

Dinsdag bijtijds op, en om 9.00 hing de KR21 in de kraan. Het instellen van de trailer vergde een aantal uur, en we moesten ook nog wat lekkere Franse dingen inslaan voor de komende tijd. Even na 13.00 gingen we dan op weg, retour Nederland, met zijn allen, voor de laatste en 7e keer dit traject van 800 km. Rob moest het alleen doen. Het was een mooie droge dag. Met zo'n gewicht achter de auto (geschat tegen de 1.500 kilo) wil deze niet altijd trekken, zeker op vals plat moet je terugschakelen. Om 0.30 uur waren we dan weer in Vinkeveen, ook het dijkje daar ging goed, en om die tijd heb je gelukkig geen tegenliggers. Op woensdag de boot van de trailer op de bok, trailer en bus teruggebracht. Donderdag uitgeslapen en genikt. En vrijdag de 15e hebben we ons huis in Utrecht weer betrokken, na 11 maanden. Even wennen, maar wel lekker. Groot, poes, verwarming, oven, douche, wasmachine. Allemaal (luxe) zaken die we op het bootje gemist hebben.

Dit is een extra lang verslag, maar het is dan ook de laatste. Immers, de cirkel is rond. Het sabbatical afgelopen. Alle mascottes, gelukbrengers, ongelukbeschermers, heiligen en goden hebben hun werk gedaan.



Alle lezers en volgers bedankt voor jullie geduld, reacties, meeleven, af en toe leedvermaak en goede tips. Per saldo was het een onvergetelijk jaar. Twee totaal verschillende avonturen, waarvan nog niet alles tot ons doorgedrongen dan wel verwerkt is. Als we je de komende tijd over onze reizen de oren van je hoofd zeuren, en voor de tigste keer hetzelfde vertellen, zeg het dan alsjebleift.

Rob en Marijke

Voor de geïnteresseerden wat cijfermateriaal over ons traject Agde(aan de Mediteranee)/Chalon-sur-Saonne:

303 mijl= 545 kilometer

64 motoruren in 9 vaardagen

18 sluizen