

De Maas op naar België in 1970

Door het verhaal van Justus Biemans "Per motorboot over de Maas - Moezel - Rijn" moet ik weer denken aan onze tocht over de Maas naar België (1970) en Frankrijk (1972). Ik had al eens in een kaartenboek uit 2001 (Navicarte no 9) gezien dat er "iets" veranderd was op de Maas. Wij beschikten in 1970 alleen over een ANWB-waterkaart op schaal 1:300.000 en een soort "knooppuntenboekje" waarin onze route samengesteld en aan elkaar geniet was door de ANWB. Onze enige extra uitrusting bestond uit een dieptemeter en een verrekijker, die aangeschaft was op de spaarpunten van de plaatselijke supermarkt in Groot Ammers. Oh, ja en een sleepvlag, die was in België verplicht te voeren voor motorboten.

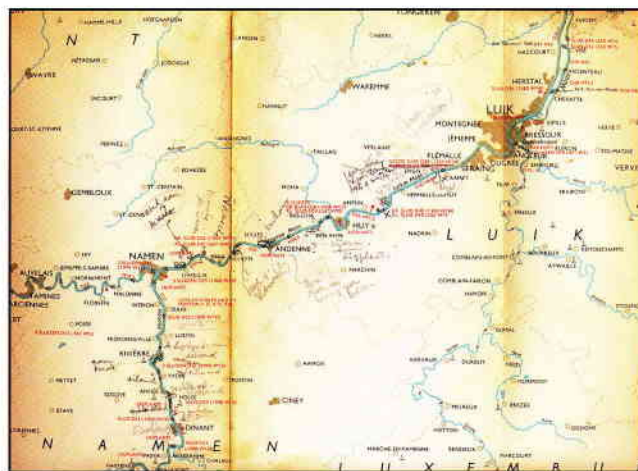
Na een jeugd met veel zeilplezier, ging ik tijdens mijn (avond)studie aan de Academie van Bouwkunst in Rotterdam in het voorjaar van 1968 met de groep in een omgebouwd binnenscheepje een studiereis maken van Arnhem, de IJssel af naar Harderwijk: "Nederland vanaf het Water". Dit maakte zoveel indruk op me dat mijn vrouw en ik een jaar later besloten een motorboot te kopen. Hoewel veel mensen riepen dat een polyester boot maar een risico was (waarvoor dan?) waren we de eerste die een polyester Albin 25 kochten op de Hiswa van 1969. Dat jaar maakten we gelijk een rondje Nederland, de kinderen waren toen 4 en 1 jaar oud, maar de Albin had een fijne hoge kuiprand. Onze thuishaven was toen Schoonhoven en we woonden aan de overkant een kilometer verder langs de Lekdijk. Ieder weekend zaten we op de rivier, stromend water was voor ons normaal dus.

Twee weken vakantie was in die tijd gebruikelijk, maar we konden er een paar dagen meer voor uit trekken. Op zaterdag 27 juni 1970 vertrokken we richting Vianen en dan via het Merwedekanaal, waar de scheepjesbrug en de draaibruggen nog in gebruik waren, de Boven Merwede over en daar de Maas op. 's Avonds lagen we voorbij de Wilhelminasluis in een baggergat bij Andel en vanwege het slechte weer achter twee ankers, dat wel! Dan via de sluisen bij Lith en Grave en zondagavond lagen we in de jachthaven van Heumen.

De volgende dag via de sluis bij Sambeek naar Venlo waar we het onweer over ons heen lieten gaan en verder naar de sluis in Belfeld. 's Avonds lagen we in een ondiep baggergat net voor Kessel waar we aan het steigertje een dagje pauze namen om een wandeling naar de ruïne te maken. De volgende dag door de sluis bij Roermond naar de jachthaven waar het weer lekker motregende! Daarna weer een lange dag via de sluisen Linne, Maasbracht en Born. De sluis bij Limmel stond open en om 19.00 uur lagen

we voorbij Maastricht aan een ligplaats in het oude kanaal bij St. Pieter.

De volgende dag eerst diesel en water getankt en dan naar de douane. En daar bleek de voorlichting van de ANWB niet voldoende geweest. We beschikten wel over een vanuit Parijs toegezonden "Permis de Circulation" voor Frankrijk dat een half jaar geldig was, maar we moesten terug naar Maastricht, waar we aan de strekdam tussen de bruggen afmeerden om vervolgens te voet naar de ANWB te gaan! Om half twee konden we met een nieuwe identiteitskaart, waarop aan de voorzijde "geldig voor 1970" bij was getikt, weer verder richting douane en om half-drie lagen we in de sluis bij Klein Ternaaien. Onderweg waren we al gewend aan grote sluisen, maar dit donkere gat had een verval van 12 meter volgens de ANWB! Volgens een recente kaart zie ik dat het 14 meter is. Ook dat geeft niet als je maar ergens aan vast kan maken, veel meer dan lange groene slierten wier zagen we niet en zeker geen drijvende bolders. Wel het water dat aan de 'hoge' kant volop naar beneden klotste. Daar moest je ook niet te dichtbij komen! Maar uiteindelijk kwamen we 'boven' aan en konden we België binnenvaren. We vertrokken op zaterdag, inmiddels was het al weer vrijdag, maar we waren in het buitenland! Twee uur later lagen we in Herstal waar we voor Bfr. 5,- van dat traject scheepvaartrechten kregen. Jaja..... Nog een klein stukje en kort na zes uur lagen we in Luik afgemeerd met alle meerlijnen waar we over beschikten want we lagen daar vol op de stroom! Nee, die fijne jachthaven nu langs de Boulevard Frère Orban hebben we toen niet gezien.



Dit was de kaart waar we het mee moesten doen in 1970

De volgende dag vertrokken we voor een lange zonnige dag varen waarin we achtereenvolgens de sluisen 16 Ivoz-Ramet, 15 Ampsin-Neuville, 14 Ben Ahin, 13 Andenelle, 12 Sclayn en 11 Maizeret passeerden.



Met de kop op de wal .

Bij Marche les Dames meerden we af gewoon met de kop tegen de wal en met twee lange lijnen aan meerpenen op de wal, er werd 's avonds toch niet gevaren dus dat kon rustig. Bovendien: er was niets anders! Nu zie ik op Googlemaps iets verderop zelfs een klein jachthaventje! De omschrijving van de ANWB gaf toen ook nog de sluizen 18 en 17 aan na Luik, maar die waren toen al vervallen en de overige waren opnieuw genummerd.

Goed tellen op de 'nieuwe' Navicarte no 9 levert nu nog maar 3 sluizen op: Ivoz-Ramet, Ampsin-Neuville en Andenne-Seilles. Ja, er is veel veranderd zo op de kaart te zien! Wat is er nog van die mooie graswallekes overgebleven?

Het is nu zondag en we pakken nog één sluis -Grand Malades- , dan gaan de sluizen dicht en we liggen in Namen met lange meerlijnen aan de grote-botenbolders. Tijd voor de bakker! We liggen lekker rustig de hele dag aan de kade.



In Namen langs de kade 5 juli 1970.

Op maandag varen we weer een hele zonnige dag van Namen naar Dinant [zie foto], achtereenvolgens de sluizen 9 La Plante, 8 Tailfer, 7 Rivière, 6 Hun, 5 Houx en 4 Dinant. Bij de laatste is weer een ontvangkantoor waar we Bfr. 3,- offeren. Na enig rekenwerk geeft dat een tegenwaarde van f 0,20 (€ 0,10) volgens mij. Deze sluizen zijn er volgens Navicarte no 9 nog, net als die in Anseremme.

Die doen we de volgende dag en een uurtje later meren we af in Waulsort waar een kleine kade is nabij het pontje om af te meren. De twee sluizen tot aan de Franse grens laten we deze keer maar, de kans op zo'n aardig ligplaatsje verderop lijkt niet waarschijnlijk.



Langs de kade in Dinant

Elf dagen hebben we er over gedaan om hier te komen! Dat betekende de volgende dag gewoon rechtsomkeer en weer terug. De film van de heenreis staat op YouTube in twee delen i.v.m. de lengte¹. Op de terugweg maakte ik wat meer (zwart-wit!) foto's. In drie dagen waren we weer in Maastricht. Via de Maas, de afgedamde Maas en het Merwedekanaal waren we in vier dagen weer in Schoonhoven. De laatste dag was er weer een van een hele dag regen.

Voor de winterberging lagen we op een klein privé werfje in Groot Ammers, lekker dichtbij huis. Alleen moest je via de Boven-Merwede de Peulensluis in en via de Giessen de Alblasserwaard in varen, waar het altijd spannend was i.v.m. de doorvaarthoogte. Bij de laagste brug telden we vooraf het aantal lagen metselwerk zodat we wisten dat we er onderdoor konden. Pas daarna gingen we de boot halen. In het voorjaar konden we eerst nog naar Kinderdijk varen: een prachtig tochtje! Die zomer lagen we in de jachthaven van Sleeuwijk en gingen we regelmatig naar de Biesbosch: net te laat eigenlijk want de getijden waren verdwenen, al kon je als nieuwkomer best nog wel eens vast komen te zitten.

In 1971 zijn we voor het eerst met het vliegtuig naar Torremolinos gegaan, we dachten dat we het jaar er voor zon te kort gekomen waren. Alleen was het in juni nog zo koud dat we onze teen nog niet in zee dorsten te steken. Daar was de lol voorgoed van af! Dus besloten we in 1972 opnieuw de Maas op te varen, ditmaal tot in Frankrijk.

Ed. Schulte

In de volgende Brulboei volgt het tweede deel: De Maas op in 1972.

¹ Zie YouTube België 1970 deel 1 zie <http://youtu.be/b9F6UOUyEsl> deel 2 zie <http://youtu.be/wlEeGTlJxPc>