

Op Avontuur, u zult wel denken dat we altijd op avontuur zijn maar dit keer gaan we als bemanning mee met de klipper Avontuur van Paul en Mariëtta. Paul wil graag de Moezel en de Rijn afvaren maar heeft tijdelijk geen crew omdat Mariëtta de komende weken niet mee kan varen.



Op zeven mei gaan we, in Tilburg, aan boord. De ontvangst is weer heel hartelijk, zo als altijd, nu met bubbels en asperges.

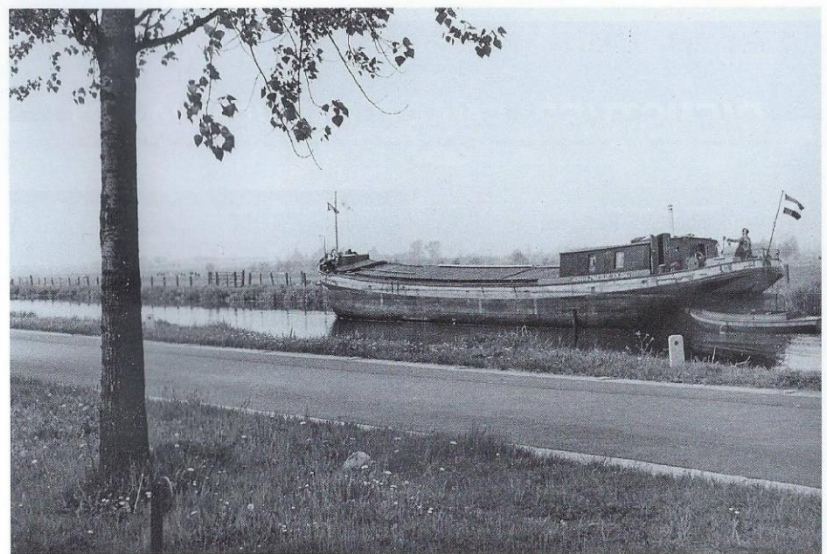
Acht mei vertrekken we uit Tilburg in de richting van Maastricht. We hadden een olielekkage bij de keerkoppeling maar die was snel te verhelpen.



De beknopte geschiedenis van de Avontuur

De eerste eigenaar was J.H. Meurs te Appeltern. Hij noemde haar Stef, we hebben het over het jaar 1892.

Het schip was een zeilende klipper met een maximale waterverplaatsing van 110 ton, voor het vervoer van: o.a. bieten, aardappelen, kolen en dergelijke. In 1926 is zij overgegaan naar de tweede eigenaar: Albert de Jong uit Zwartsluis en kreeg de naam Avontuur. In de tweede wereldoorlog heeft het schip verborgen gelegen bij de steenfabriek Roodvoet, ten zuidoosten van Wijk bij Duurstede in de Betuwe. In 1943 is het echter toch gevorderd door de bezetter en is, na '45 in belabberde staat terug gevonden.



Schipper Albert de Jonge uit Zwartsluis heeft zijn in 1892 door Ruytenberg in Waspik gebouwde klipper AVONTUUR naait gemotoriseerd. Wel ging hij over tot de aanschaf van een opdrukker. Dat het overhangende achterschip van de klipper zich daar niet zo goed voor leende laat deze foto zien. De opdrukker verdwijnt grotendeels onder het overhangende hek.

Het schip heeft vervolgens tijdelijk als ponton voor een noodbrug bij Hijkersmilde over de Drentse hoofdvaart gediend. De Leembrug was kapot en moest hersteld worden.

Na de oorlog heeft het nauwelijks meer gezeild. Er kwam een opduwer die het leven van jagen en slepen wat moest verlichten.

In de jaren '70 en '80 kwam het schip voor de wal te liggen en één van de twee zonen van Albert de Jong bleef er op wonen. In 1992 is het overgegaan naar de derde eigenaar: De heer Voerman uit Amsterdam, en kwam na een grondige verbouwing tot modern varend woonschip, in 1999 onder de naam Immanuël weer in de vaart. In 2013 kocht Paul het schip en gaf het opnieuw de naam Avontuur.



Maastricht, de Avontuur afgemeerd aan de verbindingsdam tussen de verkeersbruggen.

De besturing gaat middels een gyrotol in plaats van een stuurwiel zoals op de Kabeljauw. Het blijkt lastiger dan gedacht om te wennen aan het bedieningspookje.

Even niet opletten en de Avontuur zet een onbedoelde bocht in. De menselijke reactie is tegensturen. De correctie gaat, in ons geval, soms ook te heftig met als gevolg dat het schip heftig gaat slingeren. Op ruim water is dat niet zo erg maar op de smalle kanalen is geen ruimte om te slingeren,

We varen door naar de kade bij de ENCI fabriek. De fabriek is niet meer zo actief als

In 1924 werd te Maastricht de Eerste Nederlandse Cement Industrie opgericht, de bakermat van het huidige bedrijf. Het bedrijf verkreeg in 1926 van de Nederlandse overheid een exploitatieconcessie voor de winning van Limburgse mergel op de Sint-Pietersberg, een onderdeel van het Plateau van Caestert, even ten zuiden van Maastricht. In 2020 sloot de productielocatie in Maastricht, nadat twee jaar eerder de mergelwinning in de ENCI-groeve was stopgezet.



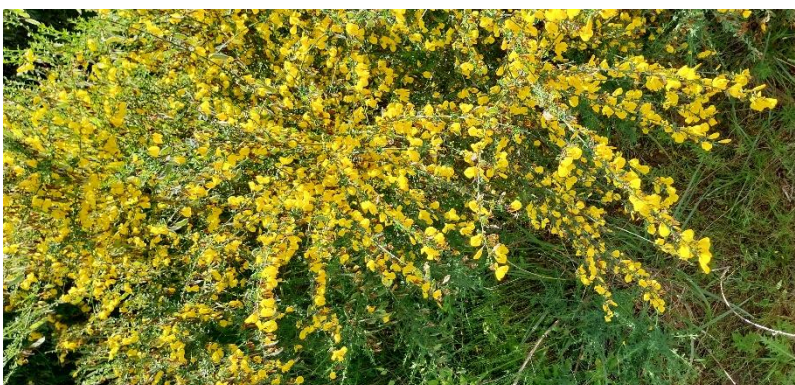


De mergelgroeve is overgedragen aan Natuurmonumenten, die bied er mooie wandel- en fietsroutes



In de bodem zie je, in verschillende lagen, brokken lavaglas, Obsidiaan, zitten.

In de Pietersberg zijn in de loop van de eeuwen vele kilometers aan gangen gegraven. Sommige zie je terug in de wand van de groeve.



De brem stond er helder geel in bloei

Na de wandeling nuttigen we een versnapering op het terras van Buitengoed Slavante.



Prachtig uitzicht op de Maas.



Daarna pakten we de fiets voor een bezoek aan het museum Fort Eben-Emael. Het was ooit, zo rond 1940, het grootste en onneembaar geachte fort van Europa.

De praktijk toonde aan dat de hoge Belgische verwachtingen van het fort onterecht waren. Op 10 mei 1940 slaagden 86 goed geoefende Duitse Fallschirmjäger erin door verrassing, snelheid en innovatieve militaire technieken, het gebruik van zweefvliegtuigen en toepassing van een nieuw wapen: de holle lading, om in



een "dode hoek" namelijk boven op het fort te landen en het geschut van het fort in vijftien minuten uit te schakelen. Na anderhalve dag belegering moest het fort met, 1200 manschappen, capituleren.

De aanval op het Fort Eben-Emael gaf het startsein voor de Achttiendaagse Veldtocht en ruimer gezien de Slag om Frankrijk (van Duitse zijde Fall Gelb en Fall Rot genoemd). Op 22 juni 1940, na amper 6 weken strijd, leidde dit tot de capitulatie van Frankrijk.





Koning Albert aan de ingang van het Albertkanaal.

Na het museumbezoek varen we naar Luik en meren af aan de pier bij de Luikse Roeivereniging,

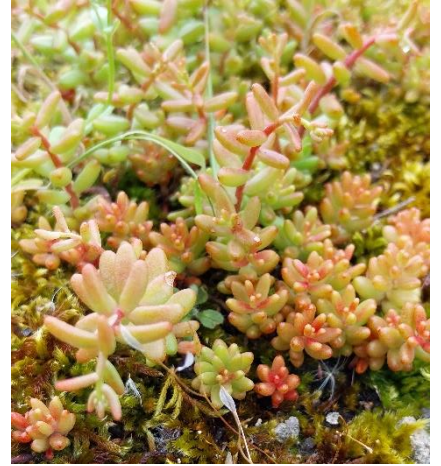


Union Nautique de Liège - Club House

Paul had beloofd dat hij de afwas zou doen. Hoewel het restaurant "Vol" was regelde Paul toch een plekje. We hebben heerlijk gegeten met een ijsje, Coupe Brésilienne, als dessert.



Bij Namen verlaat de Avontuut de Maas en gaat de tocht verder over de gekanaliseerde Sambre.



Op de spudpalen overnachten we in de natuur.



Abbaye de Floreffe



Het enorme abdijcomplex is nu in gebruik als schoolgebouw wat sterk doet denken aan kasteel Zweinstein uit de boeken over Harrie Potter van J.K. Rowling.



Over de balustrade is loop van de Sambre te zien.



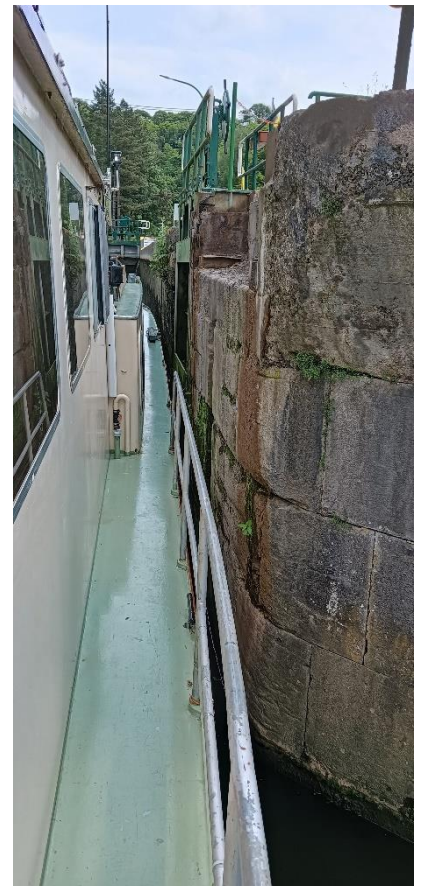


De maretak (*Viscum album*) is een groenblijvende plant uit de sandelhoutfamilie (*Santalaceae*). De plant leeft op bomen. Het is een halfparasiet. De maretak wordt ook vogellijm of mistel genoemd, of met de Engelse naam mistletoe aangeduid.



De meeste sluizen zijn hier 5,2m breed, soms 5,5m.

De Avontuur is 4,95m breed er is dus geen ruimte voor fouten!





We varen langs de abdij d'Aulne dat langs de Sambre staat





De Sambre toont zich een schone en mooie rivier.



De maximale afmeting voor schepen, na het passeren van de Belgisch-Franse grens is 38,5m lang en 5m breed. Een enkele keer komen we een schip tegen.

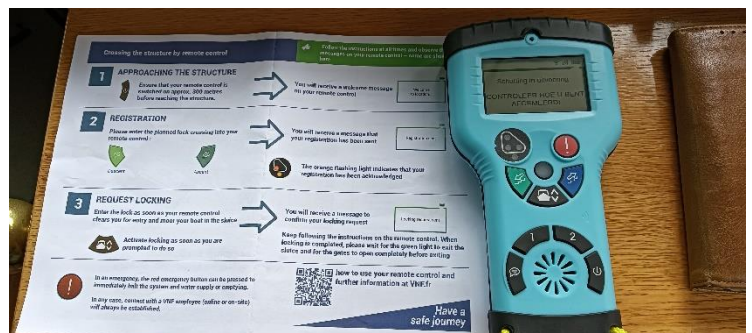
We komen ondertussen op het canal de la Sambre à l'Oise.



In Frankrijk zijn de sluizen veelal geautomatiseerd. Uit een automaat in de muur van het sluishuis krijgen we een koffertje met daarin een bediening en een handleiding. Deze bediening is veel uitgebreider dan die we eerder op onze reizen hebben gezien. Je kunt er zelfs mee telefoneren met de post van de VNF als er een probleem is.

De uitleg in het beeldscherm is in het Nederlands.

In de zwarte cirkel is te zien welke lampen op de sluis branden waarmee de fase van schutten wordt weergegeven. Het werkt heel handig en is geen overbodige luxe gezien de hoeveelheid sluizen.



Tot Reims gaan we door 106 sluizen en 1 tunnel van 2,6 Km, Tunnel de Bray-en-Laonnais. De Afstand van Tilburg naar Reims is 528 Km over het water. Maar in Reims zijn we nog lang niet.



Door het gemak van de spudpalen kunnen we stoppen en overnachten op de mooiste plekjes.



Onderweg hebben we een enkele keer een waterkonijn gezien maar vandaag zwemmen ze rustig langs de boot op en neer.



De muskusrat of bisamrat (*Ondatra zibethicus*) is een knaagdier uit de onderfamilie van de woelmuizen en, hoewel de naam dat suggereert, behoort de muskusrat dus niet tot de ratten. Het dier wordt ook wel als waterkonijn aangeduid. Het dier wordt in Nederland en België actief bestreden wegens de schade die het dier aanbrengt aan landbouwgewassen, dijken en oevers. Hij komt oorspronkelijk in Noord-Amerika voor, maar leeft tegenwoordig als exoot in Europa en Noord-Azië. De muskusrat wordt ook gefokt in de bontindustrie.



Een kudde koeien komen nieuwsgierig een kijkje nemen.

Tegen de avond zijn de koeien weer vertrokken en opgegaan in het landschap.





Zaterdag avond net voor sluitingstijd nog snel even boodschappen doen in het plaatsje Beautor leidde er toe dat het jasje van Cor op het winkelwagentje bleef liggen, daar kwamen we pas na sluitingstijd achter



Zondags is de winkel gesloten dus kan pas maandag de jas opgehaald worden.



Maar eerst gaan we op weg naar de tunnel de Braye-en-Laonnais, daarom gaan het canal de Saint Quentin op. Het is nog 52 Km en 13 sluizen tot de tunnel.



Het blijft indrukwekkend om dit soort tunnels door te varen.



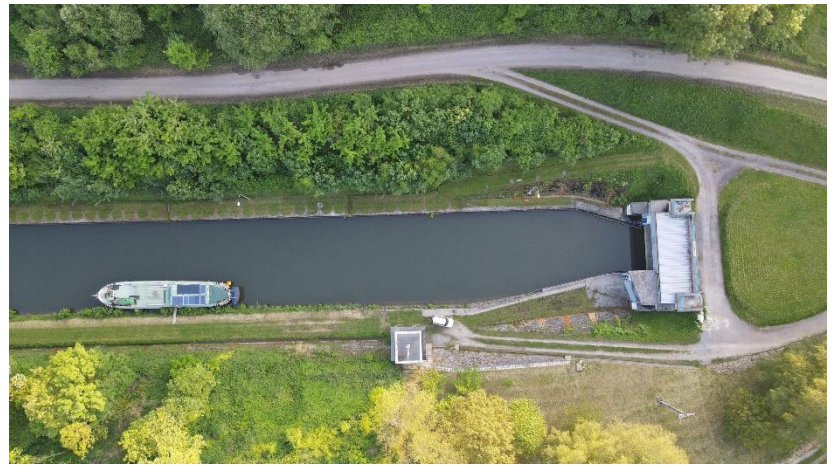


Zondag middag om 6 uur zijn we door de tunnel.

Daarna zet Paul alvast de auto aan de wal zodat morgen het jasje kan worden opgehaald.



En de auto er weer op.



Terwijl Paul en Cor naar de Aldi supermarkt in Beautor rijden geef ik de Avontuur een schrobbeurt want we hebben onderweg behoorlijk wat vuil opgepikt.



De Avontuur gaat weer op weg, het is nu nog 41Km tot Reims



Er staat na het natte voorjaar voldoende water in de kanalen.

De sluisdeuren zijn begroeid met grassen en varens. Sommige deuren zijn hangende tuinen die met elke sluispassage van een groot schip worden gesnoeid. Als we een deur een beetje raken vallen er brokjes roest en kalk op dek



In de volgende aflevering, Nr. 25 bezoeken we Reims en varen door naar Longeaux