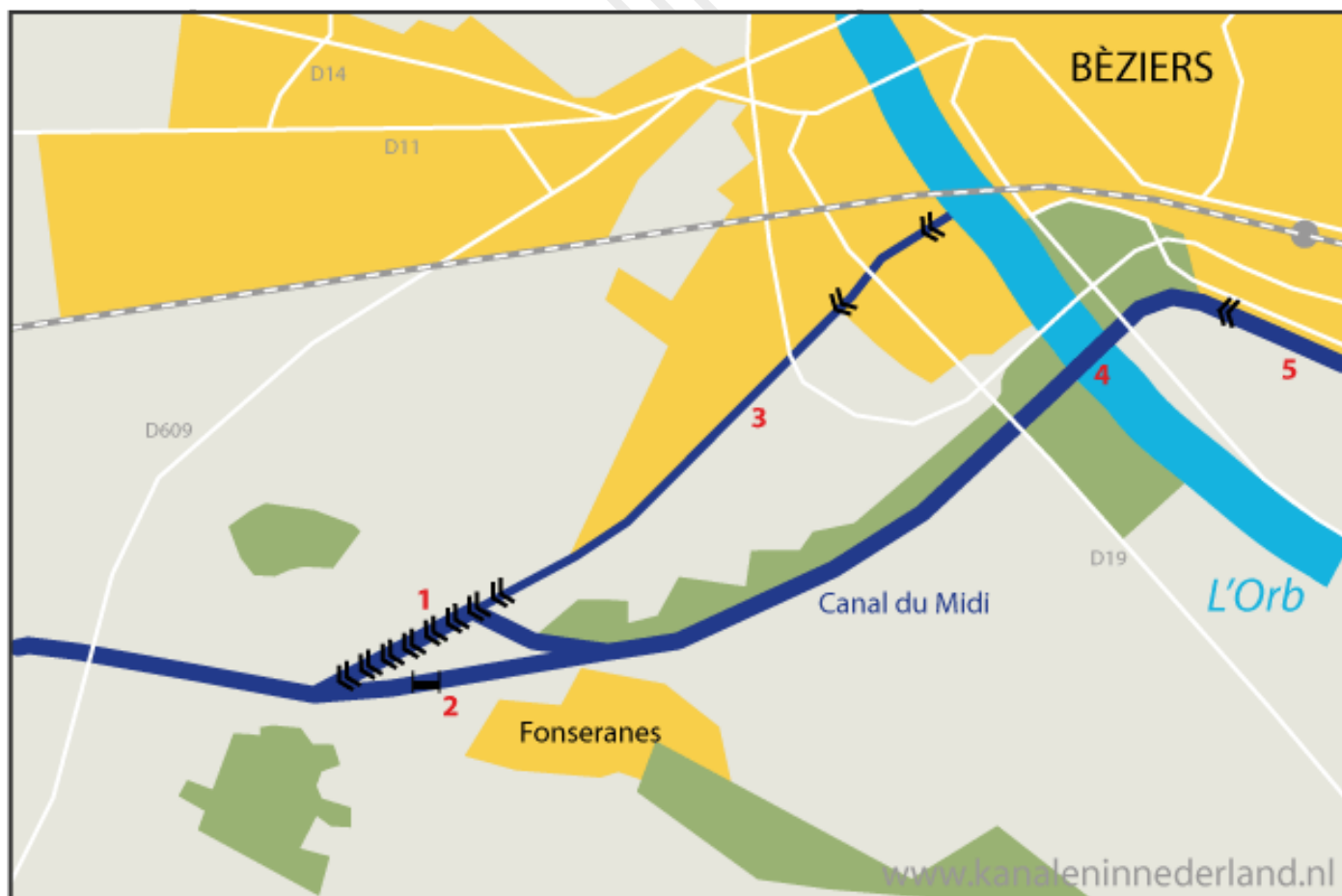


Sluizentrap Fonseranes

Inleiding

Frankrijk is een prachtig kanalenland. Met name in het noorden van Frankrijk ligt een dicht netwerk aan (voornamelijk 19e eeuwse) kanalen. Het zijn zonder uitzondering kanalen met veel charme. De vele en fraaie sluiscomplexen vallen op en niet zelden worden waterbouwkundige hoogstandjes gebruikt om forse hoogteverschillen te overwinnen. De Franse kanalen lijken wel wat op de Engelse kanalen, maar hebben een wat doorleefder karakter. Het is er minder netjes en opgeruimd. Het praktisch gebruik staat voorop en als (delen van) een kanaal niet meer in gebruik zijn, dan zet verval snel in. Meestal blijven deze vervallen delen gewoon liggen. Dat levert niet zelden ongedacht mooie ontdekkingen op.

De sluizentrap van Fonseranes ligt in het Canal du Midi bij de stad Béziers. Dit meest zuidelijke kanaal van Frankrijk is duidelijk anders dan de noordelijke kanalen. Het is één van de oudste en zeker ook één van de grootste kanaalwerken ooit ondernomen in het land. Dit 240 kilometer lange kanaal van de Garonne bij Toulouse tot aan de Middellandse Zee bij Sète, is het paradepaardje van de Franse kanalen. Een status die werd benadrukt door de aanwijzing tot Werelderfgoed in 1996 door de UNESCO. Het maakt dat het kanaal er grotendeels piekfijn bij ligt. Na een beknopte geschiedschrijving van het Canal du Midi, wordt in het vervolg wat specifiek ingegaan op de sluizentrap van Fonseranes. Op vakantie in Frankrijk bezochten we deze sluizentrap en de naastgelegen kanaalbrug over de rivier de Orb in de zomer van 2011.



Het Canal du Midi

Pierre-Paul Riquet

Zonder Pierre-Paul Riquet geen Canal du Midi. Deze in Béziers geboren zoutbelastinginspecteur is de drijvende kracht achter dit kanaal. Al niet van onbemiddelde afkomst, zijn vader zat in de staten van Languedoc, werkt hij door tot 1662. Hij is dan 58 jaar in een tijd dat men gemiddeld maar 40 jaar oud werd. Zijn werk heeft hem een flink fortuin opgeleverd en hij besluit zich te storten op iets wat hem al jaren bezighield; het verbinden van de Atlantische Oceaan met de Middellandse Zee: het 'Canal des Deux Mers'. Al vanaf de Romeinse tijd bestaan er ideeën om deze verbinding aan te leggen. Frankrijk is hier op zijn smalst en er wordt een aanzienlijke omweg rondom het Iberisch schiereiland mee bespaard. Naast de handelsvoordelen zag ook het Franse leger veel voordelen in een kanaal dat snelle troepenbewegingen over eigen land mogelijk zou maken.

Le Montagne Noir

De aanleg van een dergelijk kanaal ging de technische mogelijkheden van die tijd echter ver te boven. Ook in de tijd van Riquet waren er veel ideeën, maar geen enkele bleek haalbaar. Het is met name de voeding van het kanaal met voldoende water dat problemen geeft. Het kanaal passeert op het hoogste punt (200 meter) de waterscheiding tussen de Atlantische kust en de Middellandse Zeekust. Niet alleen moest er voldoende water in het kanaal komen, maar ook in zodanige hoeveelheden dat beide zijden van de waterscheiding konden worden voorzien. Het was Riquet die in 1662 aan minister Colbert van financiën de oplossing schetste. Hij vond deze in de Montagne Noir. Dit gebergte, een zuidelijke uitloper van het Centraal Massief, ligt op de scheidslijn van Atlantische en Mediterrane luchtstromen. Het regent er veel en er zijn dan ook tal van beken en rivieren. Piquet wilde dit gegeven gebruiken om bij Saint Ferréol een groot stuwmeer aan te leggen vanwaar het water zou

worden geleid naar het kanaalpand op de waterscheiding bij Naurouze. Een afstand van 34 kilometer. Op dit punt zou het water dan gecontroleerd richting de Atlantische Oceaan, dan wel de Middellandse Zee worden geleid. De eerste proefopstellingen voor dit idee bleken succesvol en op 7 oktober 1666 ondertekende koning Louis XIV het besluit om het kanaal ook daadwerkelijk aan te leggen. De staat zou daarmee, naast Riquet zelf, flink investeren in het kanaal.



Het stuwmeer van Saint Ferréol

Aan het werk

Het kanaal werd in drie fasen uitgevoerd. Het eerste werk begon aan het gedeelte van Toulouse naar Trèbes. Dit gedeelte werd vooral gefinancierd door Riquet en betreft ook de grote watervoedingssystemen vanaf Saint Ferréol. Het stuwmeer dat hier werd aangelegd is het grootste uit zijn tijd. Van daaruit loopt een netwerk van kanaaltjes richting het Canal du Midi zelf. Het kanaal zelf werd in meerdere stukken uitbesteed. Als een deel klaar was, werd het meteen gevuld met water en in gebruik genomen. Op 30 juni 1668 werd begonnen met het deel tussen Trèbes en het Étang de Thau. Het laatste deel van de werkzaamheden bestond uit de aanleg van de haven van Sète, toen een onaanzienlijk vissersdorpje en nu een bruisende havenplaats. Uiteindelijk zou 14 jaar worden gewerkt aan het 240 kilometer lange kanaal. Eigenlijk een ongekend korte tijd als je kijkt naar de afgelegde afstand, de bouw van wel meer dan 350

kunstwerken, waarvan 130 bruggen, 68 sluizen en nog enkele hoogstandjes als de Malpas tunnel (de eerste tunnel voor een kanaal ter wereld) en het brugkanaal over de Orb.



Langs het Canal du Midi.

Een kanaal als geen ander

Op 24 mei 1681 wordt het kanaal officieel geopend. Net daarvoor is Riquet op 1 oktober 1680 overleden. Hij heeft zijn levenswerk niet meer geheel voltooid kunnen aanschouwen. In die tijd hebben wij in Nederland een fijnmazig stelsel van trekvaarten dat de belangrijkste steden in Zeeland, Holland en Friesland met elkaar verbindt. Hoewel zeker sneller en efficiënter, vallen deze trekvaarten wat betreft techniek en grandeur toch geheel in het niet bij het Canal du Midi. Dit is een kanaal als geen ander. Ten eerste zijn de kunstwerken werkelijk kunstwerken in figuurlijke zin. Wat een prachtige sluizen en bruggen zijn er aangelegd. Kunstwerken die de eeuwen uiteindelijk ook zouden trotseren. De meeste bruggen zijn simpel, maar zeer elegant met hoge bogen. Nog altijd sieren zij het beeld van vele dorpen en steden. Misschien wel het meest karakteristieke aan het Canal du Midi is de onafgebroken doorlopende bomenlaan langs het kanaal. Ruim 45.000 platanen en cipressen begeleiden het kanaal. Niet alleen is dit een prachtig gezicht. Het is ook bittere noodzaak. Het dichte bladerdek van de platanen werkt als één grote parasol over het kanaal. Daarmee wordt voorkomen dat teveel water verdampt onder de krachtige zonnestralen.

Daarnaast zorgen de wortels van de bomen ervoor dat de kade goed verankerd blijft. De cipressen worden vooral door de schippers geprezen, omdat ze de wind breken.

Een Werelderfgoed

UNESCO heeft het kanaal in 1996 de status van Werelderfgoed gegeven. Het is het eerste kanaal dat op deze lijst staat. Als redenen voor deze opname geeft UNESCO aan:

- het is een uitzonderlijk voorbeeld van een ontworpen landschap;
- het is een van de meest opmerkelijke prestaties van civiele techniek in de moderne tijd;
- het maakte de weg vrij voor de Industriële Revolutie;
- de zorg die de maker van het Canal – Pierre-Paul Riquet – besteedde aan zijn ontwerp en de manier waarop het een eenheid vormt met zijn omgeving, maakten van een technische prestatie een kunstwerk.



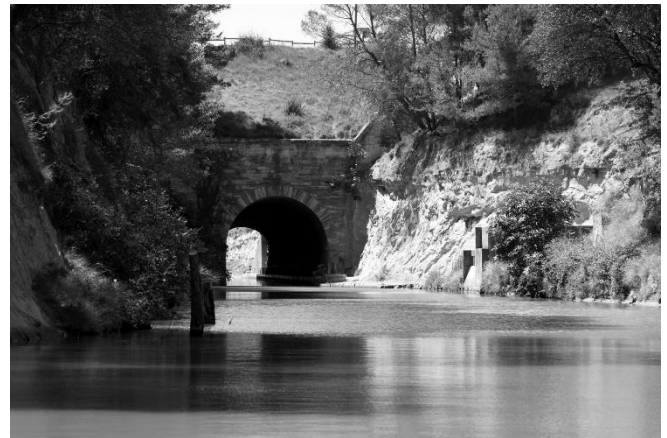
Het Grand Bassin van het Canal du Midi in Castelnau-d'Aud.

De sluizentrap van Fonseranes

Op weg naar Béziers

Met het werk in de tweede fase onderweg, stuitte Riquet net ten oosten van Columbières op problemen. Het heuvelcomplex Ensérune blokkeerde het traject. Hoewel het kanaal toch aardig kronkelt, werd een omweg rondom dit heuvelcomplex als te kostbaar beschouwd en zou dat tevens betekenen dat het kanaal niet meer langs Béziers zou lopen, Riquet's geboorteplaats. Gekozen werd voor een tunnel van 173 meter lang, 6 meter hoog en 8,5 meter breed. Tijdens het werk vonden meerdere instortingen plaats en werd Riquet van hogerhand bevolen de werkzaamheden te stoppen. Oostindisch doof zette hij de werkzaamheden voort en uiteindelijk lukte het de tunnel aan te leggen. Veelzeggend werd de tunnel 'Malpas' genaamd. Het is een bijzondere plek om te bezoeken, niet alleen vanwege de kanaaltunnel, maar ook door de aanwezigheid van het Étang du Montady en het Oppidum d'Ensérune.

Met de bouw van de Malpas tunnel lag de weg vrij naar Béziers. Bij deze plaats wachtte echter een nieuw obstakel. Het kanaal moest bij het buurtschap Fonseranes, dat aan de voet ligt van de op een heuvel gelegen stad Béziers, ruim 21 meter dalen om de rivier de Orb te kunnen kruisen. Om dit hoogteverschil te overbruggen werd gekozen voor een sluizentrap met acht sluizen. Bij een sluizentrap functioneert een sluisdeur voor beide aangelegene schutkolken. De sluizentrap is gebouwd van 1673 tot 1680 en heeft een lengte van net geen 300 meter. Het bestaat uit acht geschakelde en voor het Canal du Midi karakteristieke ovale sluisgolven. Na de sluizentrap is er een traject van circa 500 meter naar de rivier de Orb waar nog twee sluizen lagen om het wisselende hoogteverschil met de rivier de Orb te overbruggen.



De Malpas tunnel.

Een statig kanaalbrug

Het kruisen van de rivier de Orb blijft lang een kwetsbaar punt in het kanaal. Deze rivier heeft een onregelmatige waterafvoer. In droge tijden staat het water zeer laag, terwijl in natte tijden de rivier aanzwelt tot een woeste stroom. Als gevolg ervan zijn er bij het oversteken van de rivier al meerdere schepen vergaan. De oplossing hiervoor werd gevonden in de aanleg van een 'kanaalbrug' (het Orb Aquaduct). De bouw hiervan start in 1854 en de opening vindt plaats in 1858. De 240 meter lange en 12 meter hoge brug leidt het kanaal vanaf dan over de Orb heen. In aansluiting op deze kanaalbrug werden nieuwe stukken kanaal aangelegd. Deze sluiten bij de sluizentrap van Fonseranes aan op de zevende sluis (waardoor de achtste niet meer nodig was). Aan de Béziers zijde werd een nieuwe diepe sluis gebouwd (Ecluse de l'Orb) die het kanaal in één keer weer terugbrengt op het oorspronkelijke niveau. Hier werd ook een nieuwe haven ingericht (Port Neuf).

Doe ook nog maar een hellend vlak

Nog verbazingwekkender is het verhaal van het hellend vlak naast de sluizentrap. De eerste ideeën hiervoor werden al geopperd in de jaren zestig van de 20e eeuw, maar de werkzaamheden begonnen pas in de periode 1980-1983. Met het hellend vlak kon de tijdrovende passage van de sluizentrap worden voorkomen. Het principe van een hellend vlak gaat uit van een schuine helling waarover een sluisbak met water op en neer

beweegt. De passage duurde maar 6 minuten in plaats van de 40 minuten van de sluisentrap. Bovendien konden grotere schepen (tot 30 meter lengte) gebruik maken van het hellend vlak. Met het hellend vlak werd een hoogteverschil van 13,6 meter overbrugt. Bij de opening van het zeer kostbare hellende vlak in 1984 waren er meteen zodanige technische problemen dat het niet in gebruik kon worden gesteld. Dat lukte pas in 1986, maar het bleef behelpen en veel gebruik is er niet van gemaakt tot de buiten dienst stelling in 2001 om veiligheidsredenen. De gehele constructie kwam feitelijk te laat. De beroepsvaart over het kanaal was al ten dode opgeschreven toen de bouw nog maar net begon. De recreatievaart zou snel haar plaats innemen, zeker na de aanwijzing tot Werelderfgoed in 1996. De recreatievaart maakt veel liever gebruik van de eeuwenoude en karakteristieke sluisentrap. Nog altijd ligt het mislukte hellend vlak als stille getuige van een financieel debacle naast de sluisentrap.



Links de oude kanaalarm naar de Orb. In het midden van links naar rechts de nieuwe kanaalarm.

Langs de sluisentrap van Fonseranes

Een wat verstopte topattractie

De stad Béziers is goed bereikbaar en ligt halverwege Montpellier en Perpignan aan de A9. De sluisentrap van Fonseranes (1) ligt aan de zuidwestzijde van de stad enigszins verstopt achter wat verspreide bebouwing en sportvelden. Er staan echter voldoende borden langs de weg om uiteindelijk goed bij de sluisentrap uit te komen. De omgeving is vrij landelijk met in de verte zicht op de hoog gelegen binnenstad van Béziers met de indrukwekkende kathedraal van Saint Nazaire. Een klein parkeerterrein (niet betaald) onder de platanen maakt niet meteen duidelijk dat hier een topattractie ligt. De sluisentrap van Fonseranes is namelijk de op twee na best bezochte attractie van de Languedoc met ruim 300.000 bezoekers per jaar. Dat er toch maar weinig parkeerruimte is, zal wel te maken hebben met het feit dat het geen attractie is waar mensen heel lang verblijven. In één uurtje ben je op je gemak omhoog en omlaag gelopen en kun je weer gaan. Hooguit drink je nog wat in het simpele restaurantje aan de voet van de sluisentrap. Daarnaast komen veel toeristen natuurlijk ook over het water naar de sluisentrap.

Een steile trap

Onder de platanen loop je in stijl naar de sluisentrap. De aanwezigheid ervan wordt al snel verraden door het vrolijke geklater van water. Normaal gesproken houden sluizen het water tegen, maar hier stroomt altijd wel ergens water over de sluisdeuren heen, wat het beeld oplevert van een trap van kleine watervallen. In de hitte van de zomer doet het geklater van het water en de koelte die het geeft overigens weldadig aan. De sluisentrap zelf is namelijk maar schaars begroeid, zodat er weinig schaduw is. Het is een indrukwekkend schouwspel aan de voet van het complex. Over een kleine afstand wint het kanaal hier snel aan hoogte via de sluisentrap. Langs de sluiskommen leiden fraai gebogen stenen

trappen je telkens naar een hoger gelegen sluiskom. Deze trappen bepalen sterk het beeld, tezamen met de grote stalen sluisdeuren. Voor wie meer geleidelijk wil klimmen, ligt aan de noordzijde van de sluisentrap ook een gewone weg voor fietsers en wandelaars. De sluizen zelf blijven, ook na ruim drie eeuwen, nog altijd indrukwekkend om te zien door hun vormgeving en de gebruikte materialen. In de bolders zitten de diepe inkervingen van de scheepstouwen door het eeuwenlange gebruik.



De sluisentrap.

Lekker bootjes kijken

Het mooie van veel sluizen, zeker in het buitenland, is dat je er gewoon langs kan lopen en aan de kant kunt gaan zitten. Het is er prima bootjes kijken. De Engelsen hebben een woord voor zulke levensgenieters: 'gongoozler'. Ik ben zelf niet zo'n 'bootjestyle', maar ik moet zeggen dat het veel leuker is om te kijken naar een volle sluis dan naar een lege sluis. Bij de sluisentrap van Fonseranes is in het seizoen altijd wel bedrijvigheid, zodat je prima de werking van de sluizen kunt bekijken. Ongeveer halverwege de trap ligt een voetgangersbrug over de sluis heen waar vanaf je het hele complex kunt overzien. Uiteraard heb je vanaf de bovenkant van de sluisentrap het mooiste uitzicht. De trap duikt hier de diepte in en je ziet het kanaal in de verte traag verder lopen richting de kanaalbrug. Ook het oude meer noordelijke deel naar de rivier de Orb (3) is goed te zien. Indrukwekkend is ook het uitzicht op de in de verte gelegen stad Béziers.

Het is overigens opvallend hoe de sfeer van het kanaal veranderd over deze korte afstand. Aan de bovenzijde van de sluis trap oogt het kanaal gemoedelijk met zongebrande huizen, kleurrijke bloemen en de karakteristieke lome bochten met platanen. Vanaf het water gezien heb je hier echter amper een besef van de sluisentrap. Je ziet enkel een kleine sluisdeur. Aan de onderkant van de trap is het kanaal wat 'kaler' en zonder poespas. Het zal het gevolg zijn van het feit dat het kanaaltraject richting de Orb nieuw is aangelegd toen in het midden van de 19e eeuw de kanaalbrug over de Orb werd aangelegd. Vanaf het water komend is de sluisentrap hier wel in al zijn glorie te beleven.

Een verroest contrast

Wie er op let zal het lopend langs de sluisentrap opvallen dat aan de zuidzijde ook een constructie is gelegen (2). Een lange snel aflopende betonnen baan met aan de bovenzijde een mechaniek dat wel wat weg heeft van een grote blauwe locomotief. Het is het hellend vlak dat in de jaren tachtig van de 20e eeuw is gebouwd om schepen sneller omhoog en omlaag te brengen. Hoewel feitelijk splinternieuw vergeleken met de eeuwenoude sluisentrap, oogt het veel meer verouderd en staat de 'locomotief' troosteloos weg te roesten. Wie verder doorloopt na de brug over de sluisentrap kan het hellend vlak prima bekijken. Je komt dan uit bij een brug over het hellend vlak heen. Het is een indrukwekkend, maar ook wat triest gezicht. Een grote betonnen sleuf waar aan de onderzijde deels water in staat dat aansluit op het kanaalpeil. Boven staat het ijzeren mechaniek dat feitelijk een grote sluisbak is waar schepen in konden varen. Aan beide uiteinden zie je de sluisdeuren ervan zitten. Het wordt al wat overwoekerd door groen. De betonnen structuur misstaat op zich flink naast de fraaie sluisentrap. Aan de andere kant ligt het er ook wat afzijdig van en geeft het wat drama aan het verhaal van het hier te overwinnen hoogteverschil. De constructie wordt niet meer onderhouden. Het beton zal met gemak

tientallen jaren overleven voordat er wellicht iets mee moet gebeuren. Het is de vraag of de ijzeren sluisbak het ook zo lang redt. Van mij mag het lekker blijven liggen. Het is nu al een mooi industrieel-waterbouwkundig monument.



De invaarbak van het hellend vlak.

Klassieke grandeur

Vanaf de sluisentrap is het niet heel ver naar de 'nieuwe' kanaalbrug over de Orb (4). Het is een leuke wandeling langs vooral cipressen. De brug zelf zie je niet zo als je langs het kanaal loopt. Ineens zie je dat er een rivier onder je doorstroomt. Mooi is ook het gezicht vanaf deze brug op de stad Béziers. Je bent al wat dichterbij de stad, zodat er ook wat meer dynamiek is en dat maakt het ook wel gezellig druk. Verlaat je aan beide hoofdeinden even het kanaal, dan zie je op wat voor een indrukwekkende kanaalbrug je eigenlijk stond. Het is een 240 meter lange, robuuste en karakteristieke brug. De uitstraling is heel klassiek met zijn grote romaanse bogen over de rivier en de daarboven liggende vele kleine romaanse bogen in het wandel en fietspad dat zich onder het kanaaldek bevindt. Hier lijkt niet bezuinigd te zijn op de kwaliteit van het materiaal en de vormgeving van de brug. Je geniet er eigenlijk het meest van als je niet op het kanaal zelf zit.

De haven van Béziers

Na de brug volgt meteen de 19e eeuwse Orb sluis. Deze relatief nieuwe sluis overbrugt een flink hoogteverschil van 12 meter en brengt je in

de haven van Béziers: de Port Neuf (5). Het is een leuke, gezellige plek die in de luwte van de stad ligt, net ten zuiden van het station en de binnenstad. De haven ligt zo'n anderhalve kilometer ten oosten van de sluisentrap van Fonseranes. Voor de recreatievaart is dit de beste aanlegplaats. Bij de sluisentrap zelf is daarvoor veel minder ruimte aanwezig. Voor mij hield hier het bezoek aan Fonseranes op. Hoewel ik het verder niet bewust heb opgezocht, zou ik tijdens deze vakantie nog vaker het pad kruisen van het Canal du Midi en er zelfs nog een stukje op varen. Ik kan alleen maar beamen dat dit inderdaad wel één van de mooiste kanalen van de wereld moet zijn. De landschappelijke ligging ervan en die geweldige sfeer (en koelte) met al die platanen zijn aangenaam. Daarnaast is het ook werkelijk een feest om het kanaal een volgend stadje of dorp te zien binnenkomen. Het is bijna ongelooflijk dat ze 350 jaar geleden tot zo'n prestatie in staat waren. Wie het kanaal tegenkomt zal er niet anders dan verrast door worden.



De Orb sluis.

Literatuur

- Calas, Philippe, All you need to know about the Canal du Midi, Editions Grand Sud, Albi, 2007.



