

# Van Plaszeiler



Onze kajuitschouw de „Tjitske Maria”.

Vrijdag 9-8-1951. Haven van Heusden. Onze derde zomervacantie op de „Tjitske Maria” is bijna ten einde en we hebben nog meer genoten dan de vorige keren.

Nu we rustig in de haven liggen, wil ik toch eens proberen een begin te maken met een verhaaltje over onze vaart met de „Tjitske Maria” en over onze indrukken van en ervaringen met de vaart op de rivieren.

Waarom? In de eerste plaats, omdat we de rivieren en stromen zo ongelooflijk mooi vinden en omdat het zeilgenot hier zo ver onze verwachtingen overtrof. Laat ik u zeggen, dat ik van huis uit Fries ben en altijd op de Friese meren gezeild heb en dat ik uit de aard der zaak niet vrij te pleiten ben van een zekere mate van Fries chauvinisme. Toch moet ik eerlijk zeggen, dat het natuurschoon en vooral de schoonheid der rivierstadjes naar mijn mening die van Friesland nog overtreft en dat het zeilen meer varen wordt en nog meer genot geeft voor de raszeiler.

Een tweede reden om wat te gaan schrijven is, dat de vaart op de rivieren zo geweldig veel verschilt van de plaszeilerij en dat ook een ervaren toerzeiler in Friesland, wanneer hij op de rivieren komt, nog heel veel moet bijleren. En waarom zou u nu bij een komende tocht op de rivieren met schade en schande wijs moeten worden, als u ook van mijn ervaring profiteren kunt?

Ter kennismaking diene, dat de „Tjitske Maria” een grote Friese kajuitschouw is. Van roer tot punt boegspriet ongeveer 9 m; 7.20 m overdek, grootste breedte over het grootspant 2.75 m; mast 10 m; grootzeil 26 m<sup>2</sup>, fok 11 m<sup>2</sup>. Bovendien is er een stormtuigje bij met een zeil van ca 11 m<sup>2</sup> en een fokje van ca 4 m<sup>2</sup>, waarmee wij alle weer en wind kunnen doorstaan; voor de stormfok wordt een extra stag voor op het dek vastgemaakt. Er moet nog eens een fok van ca 8 m<sup>2</sup> bijkomen, die juist de driehoek tussen mast, stormstag en dek opvult. Dat lijkt me beter bij 't laveren, want met die grote fok voor aan de boegspriet sukkelen we nog wel eens met door de wind gaan;

bovendien is zo'n fok geschikt wanneer we het grootzeil reven, om de boot beter in balans te krijgen.

Er zit ongeveer 140 kg tegenwicht aan de voet van de mast en het vlotte strijken is een geweldig voordeel gebleken. Verder zit er aan broodjes nog ca 250 kg ballast in. Doordat kajuit en vooronder niet van elkaar afgescheiden zijn en de banken doorlopen tot ver voor de mast zijn er vier vaste slaappleatsen, bovendien kunnen er nog een paar kinderen op de vloer slapen tussen de banken; één voor de mast en twee achter de mast.

Dat laatste is nodig, want nu zal ik u vertellen, wie „wij” zijn. Wij zijn een gezin van zeven personen. Mijn vrouw en ik en vijf kinderen van 13 tot 3 jaar. De jongste spruit vaart nog niet mee; niet omdat we hem te jong zouden vinden, maar omdat nummer vier ook nog niet zwemmen kan en we durven het niet aan om twee kinderen bij ons te hebben, die niet kunnen zwemmen. Dat kan je niet altijd in de gaten houden en het zou je in een noodsituatie uit de hand kunnen lopen.

In het voorjaar van 1949 heb ik de boot in Amsterdam gekocht. Voordien heb ik er een paar uur in rond gekropen en ik wist, dat het een gezond schip was. Het vlak was kort geleden vernieuwd. Spanten en rondhout waren goed, huid goed. Ik wist ook, dat het dek zo lek was als een zeef, dat de boegspriet aan vernieuwing toe was en dat de kuip verbreed moest worden (de gangboorden liepen namelijk langs de kuip door, wat bij een platbodem overbodig is, niet past en veel ruimte kost).

Ik wist niet, dat de mastbank zo rot was als een mispel; dat ontdekte ik tot mijn onuitsprekelijke schrik in de loop van de eerste zomervacantie aan boord; maar die heb ik de volgende winter met veel zorg en zwoegen vernieuwd en toen heb ik de mastkoker meteen maar meegenomen.

Dat is een ervaring, die van belang is voor ieder, die een tweedehands boot koopt: als de mast of mastkoker door het dek steekt (wat constructief m.i. verre te

verkiezen is boven een mastconstructie op het dek, vooral als men wel eens op ruw water wil varen, en wat bij gebruik van een contragewicht een enorm voordeel geeft door het gemakkelijke strijken) dan is er bij harde regenval altijd inwatering tussen dek en mastkoker en dat kan rotting van de mastbank veroorzaken.

Het eerste probleem was, hoe de boot van Amsterdam naar Den Bosch, de uiteindelijke thuishaven, te brengen. Wel hadden mijn vrouw en ik veel ervaring met toerzeilen in Friesland, maar we hadden nog nooit op stroom gevaren. Bovendien kenden we het schip niet. We hadden altijd met een klein bootje gevaren, nooit groter dan een licht kajuitjachtje met 16 m<sup>2</sup> doek. Hoe zou dit veel zwaardere schip te hanteren zijn en hoe lang zou het doordrijven bij het aan de wal schieten en hoe vlug, of hoe traag, zou je ermee kunnen manoeuvreren? We besloten toen maar eerst een week in Friesland te varen, op bekend water, om het schip te leren kennen en daarna nieuw terrein te verkennen. De vorige eigenaar had meer op het IJsselmeer gevaren en zou de boot mee overzeilen naar Sneek, wat hij echter niet deed toen het er op aan kwam.

Toen heb ik hem zelf maar overgezeild met een op het laatste nippertje opgeduikelde zeilmakker. De vorige eigenaar was nog bereid ons tot de Oranjesluizen te brengen en daarna waren we op ons zelf aangewezen. Het was Pinksteren 1949. Harde Z.W.-wind. Om niet overtuigd te varen sloegen we het stormzeiltje 11 m<sup>2</sup> aan. Een stormfok was er toen nog niet; dus maar de grote fok, ook 11 m<sup>2</sup> aangeslagen. Gelukkig hadden we ruime wind, zodat we geen nadelige gevolgen van dit slecht gebalanceerde tuig ondervonden. Als navigatiemiddelen hadden we een oude IJsselmeerkart bij ons en een klein vloeistofkompasje, dat als een polshorloge omgegespt werd. Het plan was eerst de kant van Pampus uit te zeilen en dan eens aan te zien of het ons goed leek. Daarna naar de Westkant van Marken; dan de Gouwee en daarna pas besluiten, of we de Hoornse Hop over zouden steken.

Op de kaart werd de koers uitgezet en daarna ruwweg met het kompas een herkenningspunt opgezocht om op af te varen. Na ca 5 km werd een peiling op de Oranjesluizen genomen om te zien of het klopte, en dat deed het. Deze handeling werd telkens herhaald en we kregen vertrouwen in het kompas en in onze methode.

Alles ging goed, zodat we besloten door te varen tot Enkhuizen. Op het Hoornse Hop was de golfslag zo hoog, dat het eind van de giek zo nu en dan op het water sloeg. Ik denk dat dat met de stormfok, die we nu hebben, beter zou zijn gegaan. Er kwam wat water in de boot, zodat we onderweg nog gehoosd hebben. Toen de volgende ochtend na een rustige nacht in de haven van Enkhuizen opnieuw het water tot vlak onder de buikdenning stond, sloeg de schrik mij om het hart, zou ik nu toch voor mijn zuinig gespaarde geld een vergiet gekocht hebben in plaats van een boot?

# tot Riviervaart

Het bleek gelukkig alleen maar een losgesprongen naadje tussen vlak en huid te zijn. Een paar draadjes werk voorzichtig er tussen gestopt verhielpen het euvel goed genoeg voor de hele zomer. In de volgende winter werd het definitief opgeknapt met een paar lange koperen schroeven.

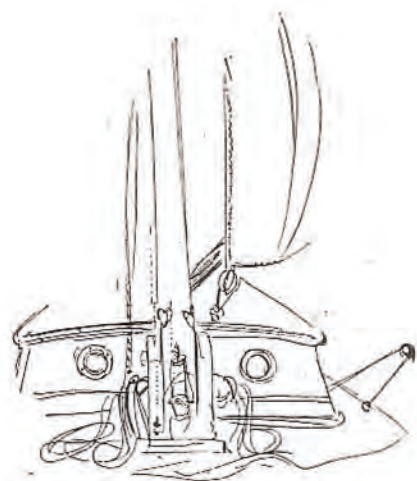
De volgende dag leverde nieuwe ervaring. We bleven tot 'n uur of één in de haven, omdat het me te hard waaide en de volgende haven, Stavoren, op lager wal lag. Ik kon niet schatten hoe het IJsselmeer daar te keer zou gaan. Toen werd het weer iets handzamer en gingen we, nog steeds met het stormzeil, verder. De koers werd uitgezet naar een rode ton, die op de kaart stond ca 8 km Noord van Enkhuizen. Tot onze verbazing konden we die ton niet vinden. Hadden we ons dan vergist in de gekozen koers? Als we nu te veel Westelijk aangehouden hadden, zouden we dan straks de Friese kust niet mis zeilen en ergens op de afsluitdijk terecht komen? Dan maar meer Oostelijk aanhouden, waar naar onze schatting Gaasterland moest liggen. Als we ons dan eerst met de koers vergist hadden, zouden we toch wel zowat bij Stavoren uitkomen. Na enige tijd kregen we Gaasterland recht vooruit in zicht, zodat onze aanvankelijke koers juist geweest was en die rode ton een raadsel bleef. Later bij informatie bleek die rode ton allang weggenomen te zijn. Dit leerde mij meer op eigen waarneming te vertrouwen dan op dergelijke details, vooral op een oude kaart.

Door de koerswijziging lag nu het Vrouwendand voor ons. Met een omweg zouden we dat wel kunnen omzeilen, maar aangezien mijn boot voor de wind varende, met beide zwaarden opgetrokken hoogstens 40 cm steekt durfde ik er best overheen en het ging goed. Toch leverde dit nog een onverwachte sensatie op. De toch al hoge golfslag werd boven de ondiepten zo kort en hoog, dat een paar maal het roer uit het water kwam, wat beslist onaangenaam aanvoelt als je precies op de gijp vaart.

De verdere tocht naar Sneek leverde geen bijzondere ervaringen op. Wel was

mij het varen op het IJsselmeer prima bevallen en het binnenvallen in een haven na zo'n tocht van ettelijke uren vond ik toen en vind ik nog steeds een bijzondere sensatie.

Een week of zes later begon onze vakantie en trokken mijn vrouw, de drie oudste kinderen en ik naar Sneek om de boot op te halen. Eerst voeren we een week in de ons zo vertrouwde Friese wateren. We genoten en lieten vol trots onze aanwinst aan vrienden zien en we leerden met de boot omgaan. Maar we kregen niet de kans om op bekend terrein te ondervinden, wat zij met ruw weer deed, en vooral wat wij dan moesten doen. Het was die hele week tamelijk flauw weer. Toen drong de tijd ons naar het Zuiden. We hadden tot de IJssel besloten, omdat we nog niet met de kinderen aan boord het IJsselmeer op durfden. We hoorden dat alle verkeer door de Driewegsluis bij Ossenzijl gestremd was en kozen dus onze route door de Noordoostpolder. Dat betekende dat we bij Lemmer naar buiten schutten moesten (toen nog door de oude sluis), en direct daartegenover de N.O.-polder naar binnen schutten. We hadden daar echt met de beroepsvaart te maken en ik zou het zo reusachtig reglementair doen, dat ik bij een praktische blunder de boegspriet kraakte. We werden geschut tegelijk met een sleep. De buitenhaven loopt van Noord naar Zuid en er was een flinke Westwind. Eerst wachtte ik geduldig tot de sleep er uit was. Aan de buitenremming gingen vlug zeil en fok er bij. Toen merkte ik, dat ik hard op de sleep inliep. Volgens het B.A.R. art. 39, zowel het eerste als het tweede lid, moest ik bij het oplopen die sleep aan mijn bakboordzijde voorbij varen. Volgens gezond verstand had ik hem aan mijn stuurboordzijde moeten laten, omdat daar ruimte genoeg was, omdat ik toch naar bakboord afdraaien moest en omdat er daar geen aanlegsteigers waren. Maar ik deed het onpractisch en reglementair. Toen ik tussen het achterste schip en de aanlegsteiger was (waaraan twee rijen dik vrachtschepen lagen) riep de schipper me toe dat ze daar gingen aanleggen! De



sleepboot naderde intussen al de steiger. Ik dacht de boot maar gauw even tussen twee gemeerde vrachtschepen in met de kop op de wind te gooien, maar had daarbij buiten de vrij grote massa van mijn boot gerekend. Deze boot loopt lang door vergeleken met de lichte scheepjes, waarmee ik vroeger voer en ik vloog dan ook met zoveel gang tegen het roer van een der gemeerde schepen op, dat de boegspriet aan spanen ging. Het aangevaren schip liep gelukkig geen schade op. Daarvan leerde ik, dat je met een dergelijk schip niet moet proberen gauw even er tussen uit te manoeuvreren. Ik had dezelfde koers moeten sturen, maar het zeil wegnemen, dan was de gang van zelf uit het schip gelopen en had ik alle tijd gehad er met de pikhaak weer tussen uit te trekken. In Lemmer een nieuwe boegspriet laten maken en zelf gemonteerd. Een vacatiedag verloren. De verzekeringsmaatschappij was zo coulant de kosten te dekken.

De volgende dag nog eens. Doodvoorzichtig en een beetje trillerig. Harde wind, dus het stormzeiltje opgezet, goed de tijd genomen en alles bekeken. Een honderd meter voor de sluis van de N.O.-polder, die aan lager wal lag, was gelukkig een zolderschuit gemeerd, waarlangs we in de wind draaiden en aftuigden (tegenwoordig doe ik dat in zo'n geval varende). Toen voor de naakte mast de openstaande sluis binnen, waar ik met een lijntje aan wal stapte om af te remmen. Die moderne sluisen zijn name-

*Rivierstrandjes. Een voordeel van een platbodem op de rivieren is, dat je veel gemakkelijker bij een strandje aan de wal kunt komen dan met een kieljacht. Links de Maas met op de achtergrond Ammerzoden, rechts de Maas bij Hedikhuizen.*



lijk ellendige dingen voor ons zeilers omdat er vrijwel geen muurhaken zijn om aan vast te leggen of op af te remmen. Deze sluis had op 1/4 van voren en van achteren aan weerskanten één muurhaak boven en één beneden, en in het midden aan weerszijden een ijzeren laddertje. Dat was alles. Behoorlijke remmingswerken waren er ook niet. Het was een sensatie om in een korte spanne tijds de boot een meter of vijf te zien zakken.

De Noordoostpolder was groots en bar: 5 km gras met vee; 3 km bieten; 4 km koren en grote nog niet ontgonnen stukken wildernis. Een ruw, nog niet afgevoerd kanaal met modderige oevers, die eerst een meter of twee boven het water uitstaken en later lager kwamen te liggen. We overnachtten aan de andere kant van de polder, een paar honderd meter voor de sluis van Kadoelen. De volgende morgen zeer harde wind recht op de sluis aan. Geen remmingswerken waar een zeiler wat aan heeft en nu moesten we in de sluis omhoog gesluisd worden. Dus kon ik ook niet even met een lijntje van boord stappen in de sluis om af te remmen. Dan eerst maar met een lange lijn naar de sluis gewandeld, waar de sluiswachter bereid was om de lijn even te laten zakken als ik binnenvoer, om af te remmen.

Het Zwarte Meer, en daarna het Zwarte Water waren bijzonder mooi. Er was op het Zwarte Water een rukje lavenen bij en daar ervoeren we dat er beslist een stormfokje bijkomen moest, want met een stormzeiltje van 11 m<sup>2</sup> en een grote lap fok van ook 11 m<sup>2</sup>, was de boot niet door de wind te krijgen.

En na Zwolle begon de enige narigheid, die aan het rivierzeilen verbonden is: „zand op dek en in de boot”. De kade in Zwolle waar we meerden was tevens losplaats voor zand en op de rivieren leg je geregeld op een strandje achter een krib aan om de kinderen een plezier te doen en die brengen je dan tot dank voor 't aangenaam verpozen schoenen vol zand aan boord.

Na Zwolle leken mij de bruggen bij Katerveer een akelig obstakel. Voor de Spoorbrug zou ik met mijn 10 m mast zeer zeker moeten strijken; een motor had ik nog niet, en ik verwachtte dat het niet mee zou vallen om de boot langs de wal onder de brug door te trekken. Gelukkig bood een vriendelijke motorboottoerist uit Zutphen ons een sleepje aan en zo bereikten we het Hattense Gat, waar het Apeldoorns-Dierens Kanaal in de IJssel uitkomt. Hattem bleek een mooi oud stadje te zijn; een bezoek dubbel en dwars waard, temeer waar alles in feestverlichting gestoken was, wegens het zoveel honderdjarig bestaan van het stadje.

De volgende dag, een Zondag, hebben we in buig weer, maar met vol tuig, tegen de stroom op gelaveerd. Met vol tuig ging het lavenen goed, maar we moesten toch een uur of drie, vier hard werken om de 13 km van Hattem naar Wijhe af te leggen. Je kon geen moment verslappen, omdat je steeds door de stroom teruggezet werd.

In Wijhe overnachtten we in, wat op de kaart staat aangegeven als „bovenhaven”. De „benedenhaven” lag geheel en al droog en was met gras begroeid, de bovenhaven was niet veel meer dan een greppeltje tussen de krib en een loswal in. Misschien dat de lage waterstand van de rivieren in die zomer hierop ook van

invloed was, maar aan de oeverbegroeiing te zien, maakte dat in de buurt van Wijhe nog niet veel uit.

Wat een verschil met Friesland, waar je goede ligplaatsen te kust en te keur vindt. Neen, die eerste kennismaking met de rivier viel niet mee. De hele nacht lagen we te rijden op de deining van voorbijkomende vrachtschepen.

De volgende morgen zag ik geen kans om uit het haventje weg te komen. Een vrachtschip had aan de kade stroomafwaarts van de haven aangelegd; het lag i.v.m. zijn diepgang een meter of vijf uit de kant en er liep een flinke stroom onder het schip en zijn meerkabels door. Het haventje lag aan lager wal. Zeilende zou ik groot gevaar lopen door de stroom tegen het vrachtschip of zijn meerkabels gedrukt te worden. Ik was op hulp van buiten aangewezen en die kwam gelukkig opdagen; enige heren van de bakendienst waren zo welwillend mij met hun motorboot af te slepen. Als ik nu weer eens in zo'n haventje liggen moest, zou ik van te voren een anker in de rivier uitbrengen om onafhankelijk te zijn; bovendien zou ik dan 's nachts op enkele meters afstand van de wal gelegen hebben om niet zo'n last van deining te hebben.

Eenmaal varende hadden we een mooie zeildag, die ons bovenstrooms van Deventer bracht. Mooi landschap, prachtige bochten met schilderachtig geboomte. Zo nu en dan dachten we de stroom niet te kunnen overwinnen door de luwte, welke die boomgroepen brachten, maar het ging. Doordat de waterstand zo abnormaal laag was, konden we onder de bruggen in Deventer door zeilen; om dezelfde reden konden we geen behoorlijk ligplaatsje vinden, zodat we tenslotte maar tussen twee kribben aan een modderig zandbankje ligplaats kozen. In Deventer zagen we ook voor het eerst een zeilbootje met de stroom mee lavenen; een gek gezicht vonden we dat, een bootje dat tegen de wind in afdrijft.

Vanaf Deventer moesten we verder stroomopwaarts gesleept worden. We hadden geluk, want in Deventer aan de kade vonden we schipper Lamey van de „Berendina” bereid ons mee te nemen tot Pannerden. Hij moest naar de Ruhr toe en zou om vier uur 's morgens uit Deventer vertrekken; hij zou wel even hard de bel luiden en vaart minderen als hij bij ons langs kwam en of we dan maar aanpikken wilden.

Wat een onrustige nacht hadden we. Elk half uur keek mijn vrouw of ik op het horloge om te zien of het nog geen tijd was. Om vier uur stond ik klaar. De trossen lagen gereed, het anker was ingenomen. We lagen met de kop van het schip op de wal. Daar kwam de „Berendina” al aan. Precies zoals je dat in stil water doet, zou ik de boot naar de „Berendina” toe bomen. Afduwen en met de kop in de vaarrichting bomen. Maar daarbij had ik buiten de stroom gerekend. Zodra de boot een kwartslag gedraaid was, werd de kop door de stroom gegrepen en draaide de boot verder door. Onmiddellijk ging ik met de boom naar de andere kant om de boot weer op koers te brengen, maar natuurlijk dreef de boot direct tegen de boom aan. Nou mag je een boot nooit tegen de boom aan laten drijven, maar als 't nodig is, hou je op stil water toch wel eens even

vast. Dat wilde ik nu ook, zodat de boom vlot door midden brak. Enfin, we kwamen er. Ik had één helft van de boom in de hand gehouden en mijn vrouw had als goed schippersvrouw in de gauwigheid het andere eind uit het water gevist. Daar kon later nog eens een pikhaakje of een zwabber van gemaakt worden. Wat ik wel had moeten doen, was de boot eenvoudig achteruit bomen. Dan zou de stroom eerst het achterschip gegrepen en de boot van zelf op de goede koers gebracht hebben.

Toen volgde de enige werkelijk zwarte dag uit onze vriendschap met de „Tjitske Maria”. Van 4 uur 's morgens tot 4 uur 's middags werden we gesleept om bij de Pannerdense Kop te komen. Het stortregende vrijwel de hele tijd. Het dek was nog heel erg lek en alles aan boord werd drijfnat. Bij Pannerden had ik het grote tuig aangeslagen om beter te kunnen manoeuvreren, hoewel ik wist, dat het grote zeil heel zwak was en er een krachtige wind stond. Het tuig werd er bij gezet en na hartelijk groeten van de schippersfamilie werden we losgegooid. De wind bleek nog krachtiger te zijn dan ik gedacht had en er was, bij wind tegen stroom, een hoge golflaag. We moesten lavenen. Al bij de eerste of tweede slag scheurde het zeil; ik kon niet meer manoeuvreren. Anker uit en zeilen neer. Toen bleek, dat ik in het onbekende water midden in de vaargeul voor anker gegaan was. Ik probeerde of ik er op krabbend anker tussenuit komen kon, want daar had ik wel eens van gehoord, maar ik slaagde er niet in. Dat is trouwens een manoeuvre, die ik nog steeds eens moet oefenen, want 't is mij nog nooit goed gelukt.

En zo lagen we dan te midden van een druk scheepvaartverkeer van grote slepen en snelvarende Zwitserse boten met, ik geloof, het risico overvaren te worden.

Wederom waren het enige heren van de Bakendienst, die mij met hun krachtig motorbootje uit de nesten hielpen door me even naar de wal te slepen. Ik mag hier wel eens de behulpzame mensen, die me dat eerste jaar de hand toestaken, hartelijk bedanken. Ik heb trouwens bijna nooit iets anders dan welwillendheid van schippers en personeel van bakendienst, bruggen en sluisen ondervonden.

Die wal, waar ik gebracht werd, was niets anders dan een helling van gebroken bakstenen met hogerop een begroeiing van braamstruiken. Daar konden we niet blijven. De kinderen vermaakten zich al gauw met bramen plukken en ik sloeg in arren moede het stormzeiltje maar weer aan. Maar natuurlijk ging het varen niet goed daarna. Ik had een fok nodig om bak te kunnen zetten bij het door de wind gaan, maar die grote lap van een fok voor aan de boegspriet belemmerde mij het draaien ook. Na enige tijd sukkelen, verloor ik de moed en voer naar een ondiepte buiten de betonning, waar ik het anker liet zakken en het tuig neergooide. Ik probeerde de aandacht te trekken van voorbijgaande scheepjes, maar we bleven waar we waren. Een roeiboort die overvoer kwam langs en op mijn dringend verzoek, gingen mijn vrouw en kinderen mee naar de wal om een droog onderdak voor zich zelf te zoeken. Na verloop van een uur of zo, werd ik door een motorbootje van een voetveer op een veilige plaats achter een lange krib gebracht en na



Wat de fokkenist ziet.

telefonisch contact met mijn vrouw opgenomen te hebben, kwam het gezin weer aan boord, terwijl ik gauw probeerde van de inventaris te drogen, wat in de steeds harder wordende wind gedroogd kon worden.

De volgende dag werden we naar de vluchthaven in Nijmegen gesleept, waar we van de emoties bekwamen. We gebruikten er een paar dagen voor. Alles moest gedroogd en schoongemaakt worden. De hele familie ging met schone kleren en zeep naar het badhuis. Er werd een nieuwe boom gekocht maar het zeil konden we niet gerepareerd krijgen, omdat in die dagen alle zeilmakers uit Nijmegen met vakantie bleken te zijn.

Toen het weer handzamer geworden was, vertrokken we weer met nog niet geheel hersteld zelfvertrouwen. We waren nog wat bang voor de snelle stroom en het drukke verkeer op de Waal. Dat verkeer was die zomer nog extra druk, omdat door de lage waterstand de route over Lek en Rijn en die over de Maas weinig gebruikt werden.

De vaart naar Tiel bleek geen werkelijke moeilijkheden op te leveren. We vonden de rivier bijzonder mooi, maar toch ook wel wat griezelig. Er stond namelijk weinig wind en we hadden de scheur in het zeil weggereefd zodat de boot niet meer goed in balans lag. Het manoeuvreren ging daardoor traag. Doordat er een sterke stroom staat, is het alsof alles wat voor anker ligt met een flinke snelheid naar je toevaart en dat waren bij Nijmegen heel wat schepen; verder de tonnen, maar vooral de schokkers die elke 500 m op het eind van een krib voor anker lagen. Dat zijn vissersboten, die een meter of 10 buiten de krib voor anker liggen, met bovendien meerkabels op de krib en met een paal waaraan de kuil (het visnet) bevestigd is nog een meter of 7 à 8 in de stroom op. Schip en kuil en meerkabels beslaan gauw een meter of 20 van de kop van de krib af in de stroom op.

Nu drijf je niet zo gauw op een krib, omdat de stroom daar omheen gaat, maar onder die schokker gaat de stroom door en het is dus net alsof dat 20 meter brede obstakel met stroomsnelheid op je afvaart. Maak dan maar dat je wegkomt.

Maar zoveel ruimte heb je dan niet eens altijd, want er kunnen wel eens drie slepen naast elkaar zijn. Als er dan ook nog zo'n snel varende grote Zwitserse boot voorbijkomt, kun je gerust op een meter hoge golflag rekenen, die alle gang uit je schip haalt; en manoeuvreer dan maar eens bij weinig wind.

Ik voer zoveel mogelijk buiten de betoning, want veel diepgang heb ik toch niet en dan was ik tenminste het verkeer niet in de weg. Vergeet niet, dat volgens het rivierreglement de schepen groter dan 15 ton niet voor kleinere schepen behoeven uit te wijken; daar is trouwens ook niets onredelijks in, want ze kunnen het niet.

Vlak voor de haven van Tiel is een gierpont. De pont zelf is stroomafwaarts van de havenmond; het anker ligt stroomopwaarts midden in de rivier. De kabel en de schuitjes, die de kabel dragen, versperren dus de haveningang, die aan stuurboord is, als de pont ook aan de stuurboordswal ligt. We scharrelden dus wat achter een krib om, totdat de pont de stuurboordswal verliet en voeren toen de haven binnen. Daarbij stuurden we ongeveer op het bovenstroomse havenhoofd af, zodat de stroom ons netjes midden in de havenmond zette.

En daar in de Tielse haven vonden we de eerste waarlijk mooie ligplaats sinds



Wandeling in de uiterwaarden.

Friesland. De jonge maar actieve watersportvereniging van Tiel heeft daar een keurig jachthaventje met drijvende steiger gemaakt (drijvend met het oog op de wisselende waterstanden). Rustig, buiten de stroom en buiten het verkeer. Een schoon steigertje, waardoor je eens een keer geen zand aan boord krijgt. Aan de ene kant de mooie hoge bomen van de rivierdijk, aan de andere kant het riet en gras van de uiterwaarden. En bovenal aardige mensen, onder wie we vrienden gevonden hebben, die ik hiervandaan nog eens hartelijk begroet en die ik hoop weer te ontmoeten. We hebben lang van hun gastvrijheid geprofiteerd. In Tiel werd ook het zeil gerepareerd.

Toen we op een Zaterdag weer uit Tiel vertrokken hadden we gezelschap van onze Tielse vrienden, een jong echtpaar, die met ons meevoeren. Van hen leerde ik weer een nieuw slimmigheidje. Als je stroomafwaarts laveert, zorg dan dat je net voorbij de kop van een krib draait. Daar waar stroom en neer elkaar ontmoeten, beweegt de stroom zich schuin naar het midden van de rivier toe. Dan draait je boot gemakkelijk zonder snelheidsverlies. Je ziet het aan de kabbeling in het water.

Bij Sint Andries werden we van de Waal

op de Maas geschut en nog wat verder stroomafwaarts, bij Kerkdriel, overnachten we in de haven van de steenfabriek (toen nog klein, nu veel groter). Tot mijn verbazing konden we op het laatste moment het haventje bijna niet bereiken; de wind was zeer zwak geworden en er was enige tegenstroom. Dat de vloedstroom bij Hedel nog goed merkbaar was, wist ik wel, maar dat je hem zelfs bij Kerkdriel nog kon constateren, had ik niet verwacht. We maakten vast met een anker achteruit en een lijn voor op de wal. Midden in de nacht werden we wakker doordat we scheef lagen. We lagen half droog en het bleek, dat het tijverschil hier nog wel een meter uitmaakte. Die Zondag bereikten we Engelen, waar we een voorlopige ligplaats voor de boot vonden. De vakantie was voorbij.

De rest van de zomer 1949 en het daarop volgende voorjaar gingen we geregeld de weekends op de Maas zeilen. Nu denkt u misschien dat er niet veel aan dat Maas-zeilen is, maar dan vergist u zich. Als je met de trein over de spoorbrug van Hedel gaat, lijkt die Maas zo breed niet; maar dan zit je ook een meter of 15 boven het water. Als je op de rivier vaart is het een hele breedte. U denkt misschien, dat je nooit ver weg kunt varen, omdat je altijd tegen de stroom op heen of terug moet, maar ook dat is niet waar. Bij normale waterstanden loopt het water bij Hedel 's zomers 4 uur op en 8 uur af. Of om nauwkeuriger te zijn, het loopt ongeveer 3 uur op en 7 uur af met tweemaal ongeveer een uur stil water er tussenin. Als er stroomopwaarts heel veel regen gevallen is, valt die vloedstroom wel eens tegen, maar dan kun je toch nog met enkele uren stil water rekenen. Verder is het tijverschil het grootst en de vloedstroom het sterkst 1 à 2 dagen na volle en nieuwe maan en het zwakst 1 à 2 dagen na eerste en laatste kwartier.

Zo zwerven we 's Zaterdagmiddags en 's Zondags, nadat we bij Engelen van de Dieze op de Maas geschut zijn, meestal tussen Sint Andries km raai 208 en Heusden km raai 230. Op dat hele traject van ruim 20 km mooi zeilwater is maar één obstakel, namelijk de bruggen van

*Bossen touwwerk. Houd de vallen netjes opgeschoten, anders kun je nooit vlot strijken wanneer dit nodig is.*



Hedel, die ongeveer 10 m doorvaart-hoogte hebben, zodat wij bij hoogwater moeten strijken en bij laagwater er precies onderdoor kunnen zeilen. Dat stuk van de Maas is bijzonder mooi. Ruime bochten, hier en daar wat geboomte aan de oever en een paar gehuchtjes en dorpjes vlak achter de dijk. Op verschillende plaatsen vindt men tussen de kribben mooie strandjes om aan te leggen en te zwemmen. Er is vrij weinig scheepvaart-verkeer, zodat het voor ons een ideaal oord was om aan het stroomzeilen te wennen.

De winter 1949/1950 heb ik nuttig besteed om verbeteringen aan de boot aan te brengen. Met veel moeite had ik in Eindhoven, waar we wonen, een ligplaats op de wal, vlak bij het Eindhovense kanaal gevonden, wel is waar niet overdekt, maar wel vlak bij mijn huis en alle vrije tijd van die winter werd aan de boot besteed. Eerst werd de kajuit er af gehaald en alle beslag en boeiseis van het dek afgenomen. Toen het dek opengebroken om de mastbank en de mastkoker degelijk te vernieuwen. Dat moest solide werk worden, want de mast is ongestaagd. Toen werd met dwarsbalkjes op de spanten een stevige drempel gelegd waarop de achterwand van de kajuit moest rusten. Die achterwand rustte nl. eerst eenvoudigweg op het vlak van de boot! Op deze drempel werden ook met pen en gat een paar stutten gemonteerd en tussen deze stutten en de mastbalk leggers om het gangboord naar de kajuit te dragen. Daarna kon het gangboord naast de kuip uitbroken worden, zodat we een ruime „bollestaal" kregen, zoals dat bij een platbodem gebruikelijk is, in plaats van de nauwe kuip van eerst. Vervolgens werd het dek met watervast-gelijmd eikentriplex bekleed (het was een lattendek) en toen kon de kajuit enz. weer aangebracht worden. Veel tijd restte er niet meer, zodat er aan de afwerking nog geen zorg besteed kon worden. Wel werd voor het onderhoud gezorgd. Begin Mei 1950 voeren we weer. Inmiddels had ik een stormfokje van 4 m<sup>2</sup> laten maken en een extra stag aangebracht, dat op de voorpunt van het dek gezet kon worden. Om de plaats van het stormstag en de afmetingen en vorm van de fok te bepalen, had ik de boot zo goed mogelijk opgemeten en in tekening gebracht en net zo lang gezocht tot het zeilpunt voor het stormtuig vrijwel op dezelfde plaats kwam te liggen als het zeilpunt voor het grote tuig.

Ook kocht ik (geheel tegen mijn oorspronkelijke principes, want een motor maakt luie schippers) een stevige aanhangmotor. Het is een 7 pk „Goiot" met driebladige schroef, diameter 30 cm en vrij gering toerental; ca 1100 omw./min. maximaal. Deze vrij grote schroef met laag toerental is voor een dergelijke boot beter dan een kleinere schroef met groot toerental om ook bij ongunstige condities met veel golfslag en sterke wind toch nog voortgang te kunnen maken.

We vinden de motor een onmisbare metgezel op onze tochten op rivieren en stromen, maar we houden er niet van! Het varen op de motor geeft ons, met uitzondering van mijn zoontje van 6 jaar, geen enkele voldoening en we gebruiken hem zo weinig mogelijk. Maar het kan toch wel nuttig zijn. Bijvoorbeeld om Zaterdag bij ongunstige wind ylug van de



(Schetsen blz. 613 en 616: H. Maas, Eindhoven.)

Neptunishaven in Den Bosch naar de sluis bij Engelen te komen; de Dieze is wel mooi, maar voor ons eigenlijk te smal om te laveren. Of als we met heel weinig wind op stroom varen en we kunnen niet ylug genoeg uit de weg komen voor een vrachtschip of sleep. Of als we voor een vaste brug de mast moeten strijken. Of als we beslist de Beneden Merwede langs willen en er staat niet veel wind. (Dit vergt tekst en uitleg: de Beneden Merwede is een bijzonder druk vaarwater; de breedte is niet zo groot en daarvan wordt oostelijk van Dordrecht bij een kilometerlange ankerplaats veelal nog de helft in beslag genomen door voor anker liggende schepen. Het water is hier meestal zo in beroering van alle door elkaar lopende boegen hekgolven, dat men zonder een flinke wind alle snelheid verliest en stuurloos wordt). Maar het belangrijkste gebruik van de motor kan men op de Zuidhollandse stromen moeten maken (en de Zeeuwse stromen natuurlijk, maar daar was ik nog niet). Daar is het zaak om voordat het tij keert, de haven van bestemming te bereiken (of voordat een bui komt opzetten). Als dan de wind u in de steek laat, moet u het horloge en de getijdentabel raadplegen en besluiten: als er om zo laat nog geen windje is, dan gaat de motor aan.

In de jaren 1950 en 1951 hebben we veel fijnere vacaties op de boot gehad dan in 1949; maar omdat dit verhaal niet bedoeld is als een stukje schone kunsten, maar als een relaas ter lering voor wie ook eens de rivieren op wil, zal ik daar heel kort over zijn.

In 1950 hebben we ons nieuwe zeil-terrein verder verkend. We gingen stroomop langs de stuwen van Lith en Grave, waar we de kunstwerken en de zalmtrappen bezichtigden, tot Mook. Bij Mook maakten we een heerlijke wandeling in de bossen en over de heuvels. Grave en Heerewaarden zijn aller-aardigste plaatsjes om te fourageren en eens door te wandelen. Bovenstrooms van Lith heb je niets meer met eb en vloed te maken (door de stuw) en bieden de vele afgesneden bochten van de Maas even zo vele prachtige ligplaatsjes om te overnachten waar men niets met stroom en verkeer te maken heeft.

De stroom is niet sterk. We hebben b.v. zonder veel moeite van Grave tot Mook gelaveerd. We gingen ook stroomaf door de prachtige Andelse Maas van Heusden naar Gorkum. Dat zijn mooie stadjes, Gorkum en Woudrichem, en een bezoek aan Loevestein is ook wel aardig. En wat is me die Boven Merwede en de Nieuwe Merwede een prachtig stuk water! Dat is net een Wijde Ee waar geen eind

aan komt. Maakt u maar eens een dagtocht van Gorkum met de eb mee naar de Moerdijk en van daar met de vloed mee de Amer op tot Keizersveer, dan hebt u een km of 50 gevaren op het mooist denkbare zeilwater zonder één enkel obstakel, en zonder één plaats waar men in de luwte zit! En die jachthaven van Gorkum is zo mooi en gastvrij. Als u aan het eind van die dagtocht onder de brug van Keizersveer doorgaat nog 1 km stroomop, dan komt u in het mooie jachthaventje „De Hank" van de W.V. „De Amer" voor een rustige ligplaats 's nachts. En als u in Gorkum nog niet gefourageerd had, kunt u het onderweg in Werkendam of in Drimmelen doen of in Lage Zwaluwe, terwijl u toch op het kenteren van het tij wacht.

En ga ook maar eens de Biesbosch door, maar pas op met een kieljacht niet bij vallend water stevig aan de grond te lopen.

Vindt u de Nieuwe Merwede te ruig bij harde wind? Dan kunt u onderweg van plan veranderen en halverwege door de Ottersluis naar het Wantij schutten. Een intiem watertje dat u de ene kant uit naar Dordrecht brengt (tweemaal mast strijken) en de andere kant uit via de Helsluis naar de Beneden Merwede.

In 1951 gingen we ook nog de Waal op naar Zaltbommel, alweer zo'n aardig rivierstadje, en, onder de bruggen van de Moerdijk door, het Hollands Diep af naar Willemstad via het Haringvliet naar Hellevoetsluis. Dat is ons uitstekend bevallen. Wat een rust en ruimte! Volgend jaar willen we, als het weer het toelaat, Zeeland in. Maar dan moeten er eerst goede hydrografische kaarten en stroomkaartjes komen. Voor Hollands Diep en Haringvliet hadden we die nog niet, maar daar wees de betoning duidelijk de weg. In Zeeland met zijn vele dwarskreeken zal dat wel anders zijn. We hadden alleen maar de kaart van de wegwijzer voor de binnenscheepvaart die voor dit gebied geen diepte of bebakening aangeeft. Wel werd de watermanak heel zorgvuldig geraadpleegd over de binnen te vallen havens, wat vooral voor Willemstad van groot belang bleek.

Een aardige belevenis wil ik u toch nog vertellen. We waren in Gorkum op de dag, dat deze stad met een bezoek van H.M. de Koningin en Z.K.H. Prins Bernhard vereerd werd en we vonden het prettig aan de hiervoor georganiseerde gondelvaart mee te kunnen doen.

Het begin van de gondelvaart was op ongeveer half elf geschat, maar bleek pas middernacht te kunnen plaatsvinden. Natuurlijk waren de slepen van verlichte jachtjes prompt om half elf ge-

vormd en al die tijd voeren we heel langzaam in grote kringen door de ruime vluchthaven rond. Om kwart voor elf zetten we de radio aan en hoorden we tot onze verrukking een verslagje van dezelfde gondelvaart waarop wij lagen te wachten; compleet met gejuich!

We bezochten ook Den Briel en Oostvoorne en gingen toen over de Oude Maas terug naar Dordrecht. Ook de Hollandse plassen, zoals Brasemmeer, Westeinder en Kaag werden bezocht. Die plassen zijn mooi, maar naar onze smaak te druk en je raakt er te gauw uitgekeken als je de rivieren hebt leren kennen. De weg naar die plassen toe viel ons tegen, maar misschien hebben we niet de goede route gekozen. We gingen de Hollandse IJssel stroomopwaarts tot Gouda; we hadden veel landschapsschoon verwacht als bij de Andelse Maas, maar we vonden veel fabriekjes en achterkanten van huizen. Op de Gouwe kon je haast niet zeilen vanwege de lintbebouwing. Niets dan lof over de buitengewoon snelle bediening der bruggen met uitzondering van die over de Oude Rijn in Alphen aan de Rijn. Die opende niet alleen voor ons beide keren aanzienlijk te laat, maar we constateerden hetzelfde bij andere pleziervaarders toen we naast de brug voor de wal lagen. Waarom toch? Dat geeft geen tijdswinst voor het wegverkeer, dat bij die brug inderdaad erg druk is. Als de brug te laat opengaat, duurt het doorvaren alleen maar langer.

Aanbevelenswaard vind ik ook een bezoek aan Aalsmeer en zijn bloemenveiling en aan Leiden en Gouda.

Tot besluit zou ik voor de plasvaarder die het ook eens op de rivieren proberen wil de volgende in de praktijk opgedane wenken willen geven:

1. Zorg voor goed ankergerie dat altijd klaar ligt. Het vervangt de zachte walletjes, die u op de plassen en vaarten gewend bent.
2. Vaar niet op het horloge of op de zon, maar op de getijdentabel.
3. U kunt niet ophouden precies wanneer u wilt, maar wanneer u bij een goede haven bent.
4. Doe het in een boot die u kent en bij voorkeur met een hulpmotor er bij.
5. Als u een haven in- en uitvaart zet de stroom u uit uw koers. Houd altijd de bovenstroomse kant.
6. Aan een vaarboom hebt u bijna niets. In de buurt van Dordrecht gebruiken ze vaak een lange wrikriem. Dat is veel beter. Ik wou dat ik ook kon wrikken.
7. Overnacht bij voorkeur niet op stroom, vooral niet op getijdenstroom, tenzij u twee ankers uitbrengen kunt, één voor en één achter, maar ook dan liever niet.

Plezierige vaart gewenst

W. RODENHUIS.

## De Uitkijk

In verband met enige wijzigingen in de voorschriften betreffende het varen met motorboten op de wateren, die onder beheer zijn van de polders Sluipwijk en Reeuwijk, hebben de besturen van deze polders bekend gemaakt, dat met ingang van 1 Januari 1956 alle door hen verleende vergunningen als vervallen moeten worden beschouwd. Nieuwe vergunningen kunnen worden aangevraagd.

Voor de Polder Sluipwijk bij de heer C. Lafeler, wonende te Gouda, Burgeester Martenssingel 6;

Voor de Polder Reeuwijk bij de heer M. Vervoorn, wonende te Bodegraven, Prins Hendrikstraat 28.

Bij de aanvraag om vergunning op te geven: Naam van het vaartuig; vermogen van de motor; alsmede lengte, breedte en diepgang van het vaartuig.

In de nieuwe vergunning wordt o.a. bepaald, dat niet gevaren mag worden met in werking zijnde motor tussen een half uur na zonsopgang en een half uur voor zonsopgang. Overigens zijn de wijzigingen niet ingrijpend.

De Cercle de la Voile de la Société Nautique de Genève, die door de overwinning van het 6 Meterjacht „Illiam IX“ te Sandhamn voor de tweede maal houder is van de One Ton Cup, bericht, dat de wedstrijden om deze veelomstreden wisselprijs op 29 Maart 1956 zullen aanvangen. Deze strijd zal te Cannes plaats vinden, waarbij de Société des Régates de Cannes medewerking verleent.

Dezelfde Zwitserse club is houder van de Coupe de France, de wisselprijs voor de 5.5 Meterklasse, die door de „Illiam“ ook in Cannes werd veroverd. De wedstrijden om deze prijs zullen van 15 tot 21 Juli 1956 te Genève worden gehouden. Deze reeks wordt gevolgd door de Semaine Internationale de la Voile van 22 tot 28 Juli 1956.

### Noordzee strand

Voor wie de zee mint, is het nu de tijd voor prachtige strandwandelingen.

(Foto Oppenheim)

