



Boven: ijsschotsen voor de boeg van de Pieterrella.

Rechts: de Pieterrella (links) tezamen met een oude visbotter op de werf „Veluvia” van de heer L. Oost te Harderwijk. De Pieterrella kreeg hier een opknapbeurt voordat zij naar de Hiswa ging. De huid van het achterschip is net vernieuwd.  
(Foto's Jaap Kramer)

*Dat het voor vele Hiswa-deelnemers vaak bijzonder moeilijk is hun schip tijdig op zijn plaats in het RAI-gebouw te krijgen, is een bekend feit. Maar zelden zal een exposant zoveel moeilijkheden hebben ondervonden als de ontwerper Jaap A. M. Kramer uit Heemstede in 1964. Hij wilde zijn botter Pieterrella, die als blikvanger op zijn stand zou fungeren, begin maart „even” van Harderwijk — waar het schip een opknapbeurt had gekregen — naar Amsterdam varen. Enkele flinke nachtvorsten zorgden er echter voor dat het niet zo eenvoudig uitpakte: het werd een ijselijke tocht. In bijgaand artikel vertelt de heer Kramer zelf welke moeilijkheden hij allemaal te overwinnen had.*

# Pieterrella's „ijselijke” tocht naar de HISWA

**D**IE reis lijkt op het eerste gezicht niet zo lang: van Durgerdam, de thuishaven, naar het RAI-gebouw. Maar voor een show moet je je wat extra opdoffen en daarom gaat Pieterrella eerst naar de werf Veluvia van L. Oost in Harderwijk. Die heenreis, bij het invallen van de vorst, hardde ons al een beetje tegen de kou en narigheid die we later zouden moeten doorstaan. „We”, dat zijn Wim, mijn bekwame metgezel op vele tochten, en ondergetekende. Met z'n tweeën kunnen we Pieterrella onder bijna alle omstandigheden hanteren.

Zaterdag 7 december uit Durgerdam vertrokken, wordt ons telkens een halt toegeroepen door de mist die soms zo dik is dat we de top van de mast niet kunnen zien. En als het zondagavond wat harder gaat vriezen krijgt Pieterrella een jasje aan van mat glimmend ijs door de vastvriezende mistdruppels. De vallen veranderen in gladde staven en op het spekgladde voordek moeten we touwen spannen om ons al glijdend naar de boeg te kunnen trekken.

Zo komen we in het donker bij Harderwijk aan. Terwijl we op de motor langs de strekdam tuffen zien we wat vaag glinsterende dingen in het water langs ons heen schieten. Voor we ons realiseren wat het is horen we een gekraak voor de boeg: we zitten in het ijs! Motor op z'n langzaamst en voorzichtig er doorheen. Maar 't wordt dikker en dikker. Later bleek al dat ijs uit het Veluwemeer te komen, dat al een paar dagen dicht lag. De noordelijke wind blies met het schutten telkens een portie ijs mee door de sluis en dat is als een ijsbarrière tegen de strekdam blijven hangen. Voor de boeg beuken

we het ijs kapot met de vaarboom. Maar het wordt ons te gortig. Het zicht is af en toe maar tien meter. We kunnen beter daglicht afwachten, dan is de situatie beter te overzien. Na een half uur hebben we ons een weg gebaad door de dertig meter ijs die ons van de strekdam scheiden. Via de gestreken kluiverboom komen we aan wal en maken stevig vast.

De volgende ochtend maken twee uitvarende vissersschepen het ijs wat los. We hebben een uur werk om in het door hen gemaakte geultje te komen. Dan varen we héél langzaam vooruit de haven in. Om half een liggen we voor de helling van de werf „Veluvia”. Terwijl wij het schip af- en de dekent optuigen voor de winter, maken de heren Oost sr. en jr. de slee onder het schip vast. Om half vier staat Pieterrella hoog en droog op de helling. Moe maar opgelucht gaan we naar huis.

Maart 1964. Dinsdag de zeventiende opent de HISWA haar poorten. De elfde moet Pieterrella in de Amstel liggen bij de drijvende bok die haar twaalf ton op een wagen zal deponeren. Zij is bijna klaar op de werf; in het weekend van 7-8 maart zullen we haar overvaren.

Dan komt er een kink in de kabel. Niettegenstaande we al een eind in maart zitten, begint het weer te vriezen. Overdag een klein beetje, maar 's nachts meer. De sloten krijgen al weer een ijskorstje en het waait gestadig uit het noordoosten. Oeioei, als nu het IJsselmeer maar niet dichtvriest!

Vrijdagavond 6 maart bellen we naar de Oranjesluizen. „Is er al ijsgang?” „Meneer, waar praat u over. Welnee,



geen sprake van; u kunt het weekend heus wel varen hoor!" Diezelfde nacht vriest het IJsselmeer grotendeels dicht...

Zaterdag en zondag. Alle weerberichten worden beluisterd. De barometer herhaaldelijk bekeken en hoopvol beklopt. Komt er geen dooi? Wil de wind niet draaien, zodat hij het ijs wegblaast? Maar nee, 't blijft een paar graden vriezen en de wind loopt niet om. Terwijl iedereen geniet van het „mooie winterweer" zoeken wij naarstig een uitweg voor *Pieterrella* uit haar gevangenis, Harderwijk. Maandag bellen we de ijsrouteringsdienst. „Als 't u lukt om met een ijsbreker door de ijsbarrière bij Harderwijk heen te breken kunt u waarschijnlijk wel het open water in het noorden van het IJsselmeer bereiken en via Den Oever, Den Helder en IJmuiden naar Amsterdam varen. De zuid- en westwal zitten vol opgewaaid ijs; daar komt u vast niet doorheen".

Maar om met de botter, ontdaan van mast en ballast, een sleepreis over zee te gaan maken lokt ons ook niet aan. En de vorst zet door en de wind blijft noordoost.

Dinsdagmiddag — het wordt nijpend — bespreken we de zaak met functionarissen van HISWA, RAI en ook met de mensen van de transportfirma Van Twist uit Dordrecht, die toch waarlijk voor geen kleintje vervaard zijn. Over de weg transporteren? Er blijkt een viaduct-vrije route te vinden te zijn. Maar de *Pieterrella* is met haar ruim vier meter veel te breed voor wegtransport.

Dan blijft er maar één mogelijkheid over: door het ijs. Hoe? Met een ijsbreker ervoor. Toch is dat nog riskant.

Eikehout is geen partij voor hard ijs; als het ongelukkig aankomt kan het er zo doorheen steken. Dan doen we het anders. We huren een grote dekschuit erbij en brengen die naar Harderwijk. Daar bestellen we twee grote takelwagens om de *Pieterrella* uit het water te lichten en op de dekschuit te zetten. Zo kunnen we zonder al te veel risico's naar Amsterdam varen. Er zit niets anders op. Met nachtelijke telefoontjes vanuit de RAI wordt de expeditie georganiseerd. Om acht uur de volgende morgen zal een sterke sleepboot met ijsbrekerstaven met een grote dekschuit erachter uit Amsterdam vertrekken naar Harderwijk en daar zullen twee kraanwagens direct na aankomst van de sleep naar de haven komen. Vol goede moed gaan we nog een paar uurtjes slapen.

Woensdagmorgen half negen een telefoontje uit Amsterdam: „Door dichte mist is er geen tien meter zicht en de sleep kan niet vertrekken. Misschien tegen de middag". De stemming daalt. Daalde de barometer maar! Om negen uur beter nieuws: hij blijkt toch te zijn vertrokken, maar men heeft geen idee hoe laat hij aan de overkant zal zijn. Gauw met de auto naar Harderwijk om daar alles in gereedheid te brengen. 't Valt niet mee in de mist, temeer niet daar het op vele plaatsen geïjzeld heeft. Legio kreukels in de berm manen tot voorzichtig rijden.

Tegen half twee arriveert de sleep in Harderwijk. Ondanks mist en ijs heeft de kapitein de weg keurig gevonden. Dat geeft de burger moed. Nu snel de twee takelwagens gebeld. Maar o jé, opnieuw pech. Die zijn uitgerukt voor assistentie bij verkeersongelukken, en van-

daag in geen geval meer beschikbaar. Maar morgen is het te laat! We bellen het hele land af naar een takelwagen, maar nergens is er een disponibel.

Goede raad is duur. De stand op de HISWA is gehuurd, alles is voorbereid en georganiseerd, zo'n show kost duizenden guldens — en nu zal het schip, dat als blikvanger en trekpleister moet fungeren, niet kunnen komen..... Maar over de weg vervoeren is — zelfs al zou er toestemming voor worden gegeven — bij dit weer levensgevaarlijk. En op de dekschuit krijgen we de botter niet. Dan blijft er maar één mogelijkheid over: varen!

„Je bent gek!" zegt iedereen. Maar we zijn niet gek; we gaan middelen beraamen om *Pieterrella*'s blanke huid zo duur mogelijk te verkopen. De opgave is simpel: we moeten door het ijs, maar de romp mag niet beschadigen. We gaan ten slotte naar een show, niet naar een knekelhuis!

De oplossing is minder simpel. De oude reservefok om het voorschip spannen? Daar snijdt het ijs zo doorheen. Een partij autobanden met touwen ervoor binden? De mazen van zo'n net zijn te groot en je houdt ze geen vijftig kilometer op hun plaats. We moesten eigenlijk een grote maliënkolder hebben en die rond de boeg trekken. Maar geen museum heeft iets dat over het bijna vier meter brede voorschip van *Pieterrella* past. Alleen kolder dus; we zoeken iets anders. Een paar stalen platen ervoor, in de vorm van een ijsbrekerstaven. Maar hoe maak je die zo gauw vast? Dan een helder idee: er bestaan geperforeerde rijplaten, die in de oorlog onder andere voor airstrips gebruikt werden. Daar kan je van



alles mee doen. Maar waar haal je die zo gauw even vandaan?

Haastig rennen van hot naar her en van 't ene kastje naar de andere muur. Ten slotte, bij een héél groot bedrijf, lag er een ware berg van die platen. Om te watertanden! Maar een paar lenen? Om met een houten schip bij nacht door het ijs te gaan? Wie haalt dat nu in zijn hoofd! Er kwamen heel wat materiaalchefs en magazijnbazen aan te pas en van onze kant een grote dosis overredingskracht, maar na een uur praten lukte het. Toen men de noodzaak van de expeditie eenmaal inzag, raakte iedereen enthousiast om mee te helpen dit karwei te klaren. Ten slotte konden we acht platen lenen.

Hoe krijgen we die naar de haven? Met de auto van de palingrokerij. Wat moet er tussen de ruwe stalen platen en de houten huid? Autobanden. We kopen er twintig bij een garagebedrijf. Nu moet alles aan elkaar gemaakt worden. We schuiven twee maal twee platen van een halve bij twee meter aan elkaar; in V-vorm voor de boeg kan dat een prachtige ijsbrekerstevan worden. Met touw kunnen we niet werken, want dat wordt door het ijs doorgesneden. Gelukkig zijn er op de werf nog wel wat einden herculestouw en we halen een paar rollen dik ijzerdraad om de banden aan de rijplaten te binden. Dan krijgen we toch nog ijzer tegen de houten huid! Maar de heer Oost weet er raad op. Hij boort gaten in het rijvlak van de banden en daar steken we het ijzerdraad doorheen.

Mooier kunnen we het toch niet maken.

Het is een heel karwei om de zaak in elkaar te pionieren. Gelukkig worden enkele toeschouwers door het vuur van ons enthousiasme aangestoken en helpen ijverig mee. Tegen zevenen zijn we zover dat we de hele zaak van de dekschuit af aan stevige stukken herculestouw voor de boeg kunnen hangen. 't Is een vreemd gezicht, zo'n ruige ijsstevan voor Pieterrella's ronde boezem. Maar het ziet er solide uit en we sjoeren het zo goed mogelijk tegen haar blanke huid. Onze V-vormige ijsversterking reikt nu van twintig centimeter boven tot tachtig centimeter onder water, en Pieterrella is zelf van voren maar 65 cm diep. Zo moet het kunnen.

De heer Oost, die weken lang in de barre kou aan Pieterrella heeft gewerkt, wijst nog eens op de risico's die hieraan verbonden zijn. Die onderkennen we ten volle; maar na aldus alle mogelijke voorzieningen getroffen te hebben, willen we toch een poging, die wij verantwoord achten, wagen. Ook de verzekering gaat hiermee akkoord. We zullen kijken hoe de constructie zich houdt in de ijsbarrière in de havenmond. Valt dat tegen, dan komen we terug en geven het op. Maar gaat het naar wens, dan gaan we door.

De pessimisten op de kade, teleurgesteld nu we tóch gaan, dissen ons nog snel wat opmonterende verhalen op over splinternieuwe bidders die door

het ijs werden opengereten of het sigarenkistjes waren. Binnen drie tellen gingen ze naar de kelder! „Hadden ze stalen platen voor de boeg moeten hangen, dan was het niet gebeurd!” is ons enige commentaar.

Het is al bijna donker als we om 19.20 uur vertrekken. Het is weer gaan waaien uit het noordoosten en de mist is weggeblazen. De sleepboot heeft de dekschuit — met onze mast erop — naast zich genomen; tezamen breken ze nu een acht meter brede sleuf in het ijs. Pieterrella volgt op korte trossen daar midden achter. Om op alles te zijn voorbereid leggen we bij de trossen een vlijmscherp bijltje klaar. Zo naderen we de ijsbarrière in de havenmond.

Full speed draaiend werken we ons er heel langzaam doorheen. De stalen platen doen hun werk prima. Doordat de ruwe kanten van de grote geponste gaten naar buiten zitten, glijden vele ijsschotsen er niet langs naar achteren, maar blijven voor de boeg zitten. Zo hebben we een hele puist van meevarend ijs voor de boeg, die het hele schip prachtig beschermt. Binnen hebben we alle vlanders opgelegd. Zaklantaarns liggen klaar om in alle hoekjes en gaatjes naar mogelijk lekwater te kunnen speuren. Om beurten houdt de een het roer en de ander controleert de ijsstevan en het interieur. En voor alle zekerheid wordt er om het kwartier lens gepompt, als extra controle op lekwater.

Het gaat goed. In het begin schrikken

Pieterrella's  
„ijselijke“  
tocht



Links: in het zicht van de haven  
gestrand in het ijs (havenmond  
Harderwijk).

Rechts: Pieterrella's trouwe  
T-Ford staat zijn mannetje,  
zelfs in een ijsveld.

Onder: ook deze visserman uit  
Harderwijk baande zich een weg  
door de ijsvlakte.

(Foto's Jaap Kramer)



we ervan als een ijsschots rommel-de-  
bommel onder het vlak doorgaat; maar  
dat kan geen kwaad en je went eraan.  
Na een goed half uur zijn we door de  
ijsdam heen, zonder narigheid. We gaan  
dóór!

Buiten de haven is het ijs nog maar  
een halve tot één centimeter dik. Dat  
is makkelijk te breken, maar juist dat  
dunne harde ijs is gevaarlijk, want het  
sniijdt o zo gauw ergens doorheen, ook  
door hout. Doch alles blijft goed gaan.  
We passeren het rode en het witte licht  
op de knikken in de Knardijk; dan  
raakt de dijk uit zicht en we varen de  
donkere nacht tegemoet.

Plotseling verdwijnt het geluid van  
het brekende en rommelende ijs: we zijn  
in open water! „Zullen we het kompas  
er maar bij zetten“, oppert Wim, „dan  
kunnen we mee navigeren“. „Och“, zeg  
ik, „de sleepboot is vanochtend door  
mist en ijs linea-recta naar Harderwijk  
gekomen: hij weet dus kennelijk van  
wanten en ik heb alle vertrouwen in zijn  
navigatie. Ik vind het trouwens best leuk  
om nu eens een keertje niét te moeten  
navigeren!“ Dus bleef het kompas bin-  
nen. Wat zouden we daar een spijt van  
hebben .....

(Slot volgt).



# Pieterrella's „ijsselijke” tocht naar de HISWA

Links: tien knopen met 120 pk.

Rechts: Pieterrella wordt uit de Amstel en op de trailer getakeld.

(Foto's Jaap Kramer)

(slot)

**V**LAK boven het water is het heilig en er zijn geen lichten te zien; maar de hemel boven ons is glashelder en „sterren stralen overal”. Had-den we ze maar wat beter in de gaten gehouden! Na een half uurtje, tegen negenen, komen we weer in het ijs. Eerst dun, maar geleidelijk aan wordt het dikker. Onze snelheid wordt kleiner.

22.00 u: ijs ongeveer 4 cm dik, snelheid 1 à 2 knopen.

23.00 u: ijs 5 à 7 cm dik, snelheid ½ à 1 knoop.

De wind neemt toe tot 4 à 5, de temperatuur daalt tot een graad of vijf onder nul. De vinnige kou dringt door truien, jekker en zeilpak heen. Maar binnen brandt het kachelletje, en hete koffie en soep houden ook de man te roer op temperatuur.

Tegen 23.30 u komt er een licht in zicht. Vreemd; we schatten dat we hooguit tweederde van de afstand naar de doorvaart in de dijk bezuiden Lelystad hebben afgelegd. Hier is toch geen enkel licht? Het is nog te slecht zichtbaar om het te kunnen thuisbrengen. De kapitein vaart onverstoort door, maar het kost steeds meer moeite door het gestadig dikker wordende ijs heen te komen. Het is hier een centimeter of 10 dik, en we voelen ons echt niet happy meer. Dit moet niet te lang duren. We komen praktisch niet meer vooruit.

Het is al bijna 12 uur als de malende schroef ineens stil valt. De kapitein komt uit z'n stuurhut naar achteren.

„Ik kom er haast niet meer door”, roept hij. „Nee”, zeg ik, „maar wat is dat licht daar voor ons?” „Dat is Marken” is het antwoord.

Als dat Marken is, ben ik Napoleon, schiet het door mijn hoofd. Maar ik zeg het de kapitein, voor wie dit ook geen plezierreisje is, in iets tactischer bewoordingen. De periode van 8 seconden komt wel overeen met die van Marken, maar het lijkt me geen vuurtorenlicht, al is dat op een afstand moeilijk uit te maken.

„Maar ik heb de lichten van de doorvaart in de dijk niet gezien”, zeg ik. „Nee, daar zijn we net midden doorheen gevaren en omdat 't heilig is hebben we de lichten geen van beiden gezien. En nu zitten we voor Marken”.

Bij Napoleon, ik geloof er niets van. Ver weg zien we nog een verlicht object. „Wat is dat dan?” vraag ik. „Een varend schip”, zegt hij. Maar er valt geen beweging in te bespeuren.

„Weet u wat ik denk? Dat het een baggermolen is, en dat we hier tegen de zuidwal zitten!”

„Nou-nou, dan kon dat in plaats van Marken wel eens de gaston van Huizen zijn”.

Kompas, sterren — waarom heb ik niet naar jullie gekeken, maar op de navigatie van een ander vertrouwd! Dan zaten we nu in de buurt van Pampus en niet in het dikste ijs van het IJsselmeer.....

Maar de kapitein herstelt zich. „Nee hoor, het is toch Marken. Daar kan

best een baggermolen voor de Markerwaard liggen”. Daar heb ik nog nooit wat van gehoord of gezien.

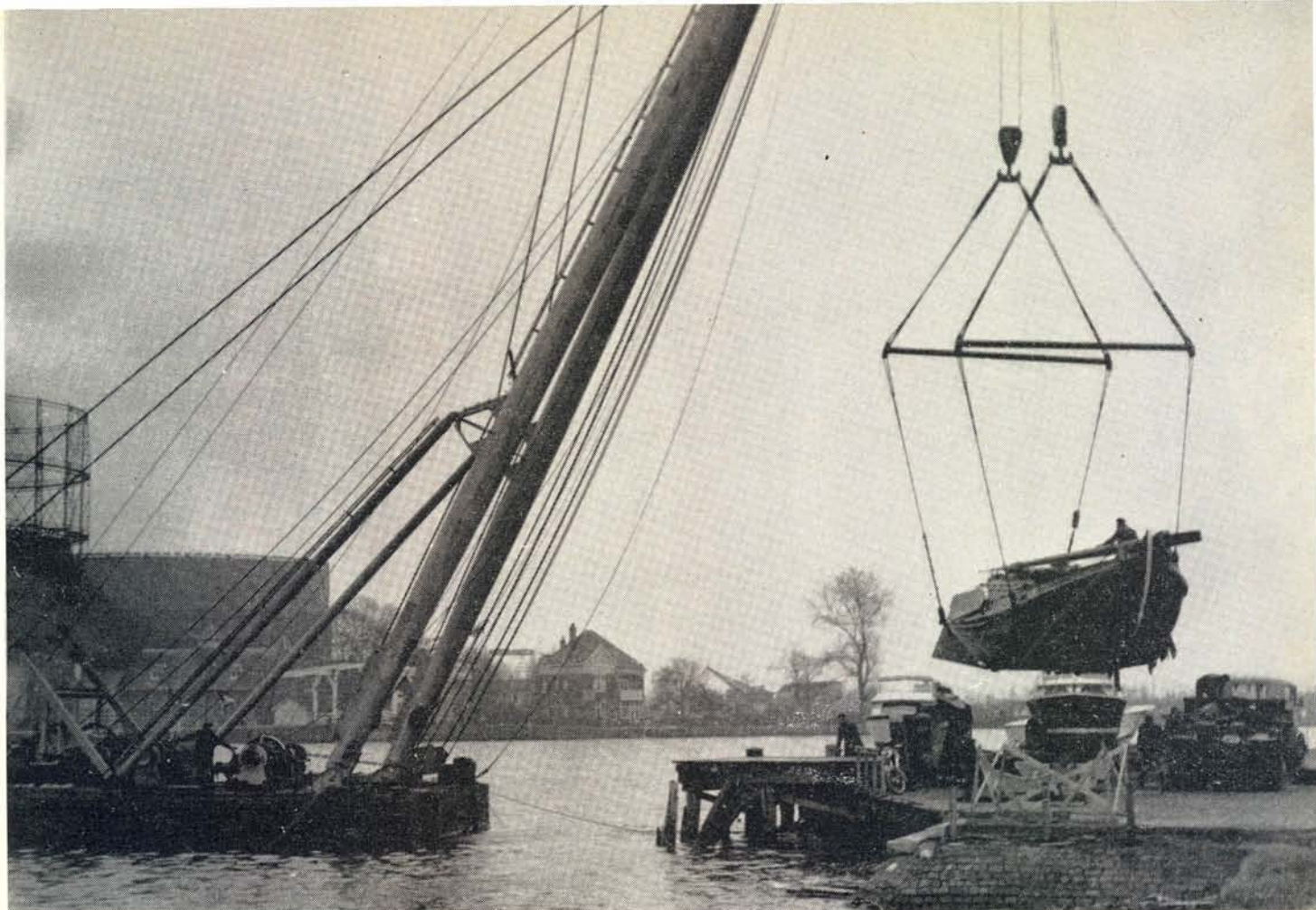
Ik kan achteraf de gevaren koers alleen nog maar reconstrueren uit de windrichting. Die was bij vertrek no, en is nu ono. En die hebben we al een tijd bijna in de rug. Dan moet dat de gaston van Huizen zijn. „Marken!” houdt de kapitein vol. „En een baggermolen van de Markerwaard”.

Wat nu? Voor doorworstelen in de richting van Huizen, waar we steeds dikker pakijks kunnen verwachten, voel ik helemaal niets!

„Weet u wat”, zeg ik tenslotte, „we komen zo toch niet verder met de hele sleep. Laten we de sleepboot losmaken en naar de baggermolen toevaren. Dan vragen we of ze bij Marken of bij Huizen liggen!”

Zo gezegd zo gedaan. Sleepboot los, en „even” naar de een paar kilometer verder liggende baggermolen varen. Vergeet 't maar! De eerste honderd meter schieten we wel op. Maar dan komen we, full-speed draaiend, gewoon stil te liggen, zo dik en sterk is het ijs. Achteruit slaan in ons zelfgemaakte geultje, een aanloop en rom-bom-boem breken we de geul met gekraak en geknal van het brekend ijs een paar meter verder open. Méér dan een uur worstelen we zo voort, dan zijn we nog niet halverwege de baggermolen.

„We komen er nooit”, zegt de kapitein, „dit wordt veel te gevaarlijk”. En



hij duikt onder in zijn schip om te kijken of het nog geen water maakt. Op hetzelfde moment gaan op de baggermolen alle lichten uit.

„Wat denkt u, Marken of Huizen?”

„Huizen”, antwoordt hij kort.

„Dan gaan we terug”.

Draaien kunnen we niet in ons smalle geultje. Met flinke aanlopen verder beukend hebben we 20 minuten nodig om in ons eigen geultje terug te komen. Gelukkig kunnen we dat nog vinden, al heeft het ijs zich door de wind al weer aaneengesloten. Tegen 02.00 u — het is intussen donderdag de 12e — zijn we terug bij de dekschuit en de botter.

Daar heeft Wim 't ook niet zo plezierig gehad. Door de wind is het ijs gaan kruien, en de schepen zijn mee op drift geraakt. De helmstok van de botter lag — met ruimte — tussen de pennen. Maar op een gegeven moment pakte het kruierende ijs het roer en dreigde het kapot te drukken.

Ondanks de duisternis kreeg hij het in de gaten en hij kon nog net met inspanning van al zijn krachten de helmstok achter de pin vandaan halen.

Nu moeten we het convooi zwaaien, en dat is in pakij's geen kleinigheid. De sleepboot breekt in een straal van 50 meter het ijs kapot, dan kunnen we rond komen. Er is geen sprake van dat de dekschuit nog naast de sleepboot kan — dan komen we er niet meer uit. We zullen achter elkaar aan moeten varen. Achter de sleepboot komt op twee

staaldraden de dekschuit. Daarachter de botter op twee gekruiste stevige landvasten om zo makkelijk mogelijk in het smalle geultje te blijven; als extra veiligheid — je zult zo'n sleep maar kwijtraken in het ijs! — komt de zware ankertros, belegd om de voet van de mast, daar nog bij.

„Hoe gaat u nu varen?” vraag ik de kapitein.

„Pal west, dan varen we bij Pampus door de dijk”.

„Maar 't ijs kruit en de wind is bijna oost. Dan wordt daar al 't pakij's op elkaar geblazen”.

„Daar moeten we dan maar door zien te komen”.

Dit wordt me te gortig. „Hoor eens kapitein”, zeg ik, „als het ijs gaat kruien is er maar één manier om eruit te komen: tegen wind in varen. Als de wind het ijs hier op elkaar blaast, moet er bij de Knardijk open water zijn”.

Hoewel hij de logica hiervan niet kan ontkennen, voelt hij er niets voor. „Dan gaan we weer in de richting van Harderwijk. En we moeten naar Amsterdam. Dus dan vaar ik hoogstens naar het noordwesten”.

Redeneren heeft hier niet veel zin, maar ik voel er niets voor om nog langer in het kruierende ijs te blijven met alle grote risico's van lekstoten of kapot gedrukt worden. Ik blijf op de sleepboot in de stuurhut en laat de „opstapper” naar de botter gaan, zodat hij Wim aan het roer kan aflossen. Dan zet de sleep zich langzaam opnieuw in bewe-

ging. Voetje voor voetje worstelend door het dikke ijs.

Telkens komen we weer stil te liggen. Even nog een extra schepje erop met de motor. Helpt dat niet, dan achteruitslaan om een aanloop te nemen. Meer dan een paar meter kan die aanloop niet worden, want achter de botter sluit het ijs zich meteen. Dan weer vol vooruit, dat het davert en dondert door de stalen sleepboot.

Op de botter moet nu — met als richtpunt het heklicht van de sleper — zo secuur mogelijk gestuurd worden. De door sleepboot en dekschuit gebaande geul is aan weerszijden maar een decimeter breder dan Pieterella's waterlijn, en naast het geultje staat een keiharde, scherpe rand ijs van 10 à 12 cm dik. Onze ijsstevan doet het nog steeds prima, maar het zijn nu de zijanten van het onderwaterschip, die het meeste gevaar lopen. Even een beetje te veel roer, en de houten huid schuurt langs de ijsrand.

Zo vechten we ons door het ijs heen, vol spanning luisterend of het al dunner wordt.

En in het stuurhuis vechten we om de koers. De kapitein wil noordwest, wij willen noordoost. Zolang het ijs dik is, stuurt hij ook noordoost. Maar als 't maar éven iets dunner wordt, draait hij gelijk naar het noorden; al met al sturen we ongeveer n.n.o.

Rond kwart over drie wordt het ijs merkbaar dunner; we gaan weer wat opschieten. Nu dubbel oppassen voor de

# Met de Pieterrella naar de Hiswa



Links: het leed is geleden. Pieterrella pronkt met al haar schoonheid in de Europahal. (Foto Sikkens)

Rechts: het „borstkuras”, dat Pieterrella's romp zo voortreffelijk beschermde tijdens de tocht door het ijs. (Foto Jaap Kramer)

huid van de botter. Die maakt nog in het geheel geen water. De opstapper van de sleepboot stuurt zo nonchalant, dat Wim het liever zelf doet. Heel die lange, spannende nacht staat hij in de barre kou aan het roer. De opstapper koestert zich bij het oliëkachelkje.....

03.40 u. Een juichkreet: we zitten in open water! Door de straffe wind staat er een fikse deining die net dwars inkomt. Pieterrella, ontdaan van mast en ballast, slingert zo wild heen en weer dat alles wat niet zeevast gestouwd was in de kajuit over de vloer rolt.

Het spattende buiswater bevriest waar het aan dek komt en overdekt alles met een laagje ijs. Als ik de trossen van de botter ga controleren moet ik met handen en voeten steun zoeken. Overspringen van sleepboot naar dekschuit is er niet meer bij; het goede golfje afwachten en dan steunend op een staaldraad overglijden! Op het kale dek van de dekschuit geeft de lange bottermast houvast op mijn weg naar achteren. De trossen van de botter zitten best en de ijsversteving blijft keurig op z'n plaats. Nu weer voorzichtig terug.

We varen nog een eindje noord en dan kan de kapitein naar hartelust noordwest sturen. Zo moeten we ergens tegen de dijk van Pampus naar Lelystad uitkomen.

Slingerend van de ene zij op de andere turen we in de donkere nacht. Alleen maar water en duisternis, waar we full-speed doorheen stomen.

Na bijna een uur varen en staren ineens vlak voor ons een donkere streep: de dijk. Een scherpe draai naar bb, en we varen langs de dijk naar het zuidwesten.

Er ontstaat opnieuw een meningsverschil „op de brug”. De kapitein meent vlakbij Lelystad te zitten, zodat hij zuidwest moet varen om bij de doorvaart in de dijk te komen. Wij menen in de buurt van de werkhaven halverwege de dijk te varen. Met de kaart erbij worden we het niet eens. Over de koers en de gevaren tijd komen we wel tot elkaar, maar het verschil zit hem in de snelheid. Volgens de kapitein hebben we in het ijs gemiddeld nog wel 5 km/u gemaakt. Het lawaai en deschokken, waarmee de voorsteven het ijs brak, gaf inderdaad het gevoel vrij snel te varen. Maar af en toe heb ik in het gangboord geschat hoe snel het ijs langs ons heen ging en dan kwam ik maar op 1 à 2 km/u. En dan zitten we nu ten zuidwesten van de grote doorvaart in de dijk en varen opnieuw het pakij's tegemoet. Dat is een afschrikwekkend vooruitzicht. Maar er is nu eenmaal maar één kapitein aan boord, en die beslist. Ik kan hoogstens proberen hem

met logische argumenten te overreden. En die zijn er wel.

„Luistert u eens, als we ten noordoosten van de doorvaart langs de dijk varen — zoals u meent — en we sturen noordoost — zoals ik wil — dan komen we na hooguit een half uur bij de Knardijk uit. Als ik ongelijk heb, verspelen we met noordoost sturen hoogstens een uur in open water.

„Maar als we ten zuidwesten van de doorvaart zitten — zoals ik meen — en we sturen zuidwest — zoals u wilt — dan komen we opnieuw in het kruiende ijs. Dat kan na een kwartier varen zijn, of dat kan even goed nog een uur duren. Maar we moeten hoe dan ook voorkomen zonder noodzaak in het ijs te geraken — de botter heeft toch al genoeg te lijden gehad en we moeten er bij Schellingwoude ook nog een keer doorheen. Het is dus het veiligste om noordoost te varen, dan weten we na hooguit een half uur zéker waar we zijn”.

Deze redenering is hem te gecompliceerd en hij houdt het op zuidwest. Maar er is nog een argument.

„Als we ten noorden van de doorvaart zitten, zijn we vrij dicht bij de Knardijk. Dan kan er, bij deze windsterkte en richting, nooit zo'n hevige deining staan als we hier hebben. Daarvoor is de windbaan te kort.

Voor deze logica zwicht hij. De sleep gaat rond en langs de dijk sturen we noordoost. De wind is nog steeds noordoost en zodoende krijgen we de golven schuin over stuurboord in. Ik kruip weer over de stampende en steeds gladder wordende schepen naar achteren en schrik van wat ik daar zie. Als een wildgeworden paard steigert en slingert de botter achter de dekschuit aan. Eén landvast: kapot. De zware anker-tros: aan rafels. De botter hangt nog maar aan één landvast. Maar de ijssterven zit gelukkig muurvast.

Snel een signaal naar het stuurhuis. We minderen zoveel mogelijk vaart. Dan leggen we Pieterrella opnieuw vast, nu op lange trossen. Als dat geklaard is gaan we weer verder, optorend tegen de golven en de felle vrieswind.

Na een half uur komt er een licht in zicht. Groen 4 seconden. De zuidkant van de doorvaart. We zitten goed! Door de heilige nacht zien we het licht pas als we er al vlak bij zijn. Vijf minuten later ronden we de kop van de dijk.

Opnieuw ontstaat er verschil van inzicht „op de brug”. De kapitein wil pal west sturen naar Marken en dan langs de kust verder varen. Gelukkig kan ik hem ervan overtuigen dat we, gezien de o.n.o. geworden wind, daar alleen maar opgewaaid ijs kunnen verwachten. Vlak langs de dijk varend daarentegen hebben we de meeste kans op open water.

We varen langs de dijk, we houden open water en met wind en nog een beetje golven in de rug schieten we lekker op.

Pas als we, na ruim een uur varen, de dijk verlaten en koers zetten naar de Hoek van het IJ, komen we opnieuw in het ijs. Hoe verder we vorderen, des te dikker wordt het. Maar door de vele scheepvaart, die er hier zo lang het maar even kan doorheenploegt, is het veel minder vast dan dat waar we vannacht in zaten. Intussen begint het in het oosten te schemeren. We gaan weer een beetje zien wat we doen.

Het is al dag als we het Buiten IJ opvaren. De Oranjesluizen hebben net hun inhoud gespuid en overall dreunen de motoren van de schepen die zich door het ijs wurmen. Zelfs een kustvaarder en een grote tanker hebben er grote moeite mee. Maar dank zij onze sterke sleepboot klaren we het wel. Om zeven uur in de morgen varen we de Oranjesluizen binnen en worden vlot doorgeschet.

Nu komen we in een andere wereld. Op het IJ is amper een brokje ijs te zien. De zon klimt boven de horizon en strooit een vriendelijk voorjaarslicht over schepen, kranen en fabrieken. Na de barre nacht is dit een stukje plezier-varen. Maar we hebben er amper oog voor want de grote vraag is: Zou de bok er nog zijn?

Vol spanning varen we door de stad. Allemaal open water. Het ijs dooit weer van de rompen af.

Als we tegen achten de Amstel opdraaien zien we het al in de verte: hij ligt er nog! De sleepboot brengt ons langs zij en dan krijgen we een nieuwe

schrik: men gaat de bok juist afbreken! Praten, telefoneren — maar het kost moeite de betreffende personen te bereiken want er is tot 's nachts twee uur doorgewerkt. Om 9 uur zijn we zover: de bok zal ons er nog uithalen. Alles wordt weer opgetuigd en er komt een grote truck met trailer van de firma Van Twist. Om tien uur hangt Pieterrella in de — magnifieke! — stroppen. Hoe zal zij eruit zien onder water? Zouden er gangen gekraakt zijn?

Het valt mee. De zijkanten en een groot deel van het vlak zijn volkomen kaal geschuurd. Een paar oude gangen zien er wat ruw en gerafeld uit, maar de nieuwe huidplanken zijn onder water alleen maar van hun verf ontdaan. Op twee plaatsen is, door een puntige ijsschots, een spaan uit een gang gewipt. Uiteindelijk hebben de zijkanten het meest geleden. Maar ons bedreigde, brede voorschip: dat is achter de ijsbrekersterven volkomen gaaf gebleven. Zelfs de groene huidverf zit er nog op! Er zijn amper een paar kleine krasjes in de verf te ontdekken.

De lelijkste beschadigingen zitten boven water in de boegen, naast de voorsterven. Daar is een paar keer met achteruitslaan de achterkant van de dekschuit ingedrukt.

Maar daarover nu geen zorg, want inmiddels is de bok rond gezwaaid en Pieterrella wordt voorzichtig op de grote trailer gedeponeerd. Dan begint zij een ongewone reis: over de weg. Op de President Kennedylaan behaalt zij de grootste snelheid uit haar bestaan: bijna 10 knopen!

In de RAI zijn van voor tot achter alle stands al in een vergevorderd stadium van opbouw. Op het eerste ge-

zicht komen we er nooit meer door. Maar alle betrokkenen hebben eraan meegewerkt dat het precies wél kan. De trailer wordt voorzichtig binnen gereden. Als de truck niet meer verder kan, pakken de twee enorme kranen Pieterrella voor en achter op. De trailer er onderuit, en voetje voor voetje brengen de kraanwagens Pieterrella rond een bijna haakse bocht. Het gaat rakelings langs reclameborden en glimmend gepoetste jachten, maar de mannen van Van Twist goochelen haar precies overal langs. Een beetje passen en meten op de stand, blokken eronder om kielstrook en vlak gelijkmatig te steunen — zij moet niet uit model zakken tijdens de HISWA! — en centimeter voor centimeter laat het team zwaar-gewichtkunstenaars Pieterrella op haar plaats zakken. Een zetje hier, een duwtje daar, dan staat ze.

We doen een paar stappen achteruit en bekijken met een mengeling van eerbied en voldoening haar eiken romp. Vuil, wat beschadigd, grotendeels kaal geschuurd, van voren onder het roet van de trekkende dieselmotor. Maar ze is er, op de HISWA in de RAI. Ondanks alles.

Nu merken we pas dat we zelf even vuil zijn, met zwarte vegen overal en een ruige stoppelbaard; en we voelen ons ongelooflijk moe. Voor vandaag is het welletjes. Nog even een paar „nagelaten betrekkingen” van onze behouden aankomst in de RAI verwittigen — er hadden er meer niet geslapen die nacht! — en dan naar huis en naar bed.

Vóór het dinsdag was hadden verf en lak Pieterrella weer zó opgefleurd dat niemand haar d'r 44 jaren kon aanzien!

