

Botter maakte tocht van 4.000 km



BOTTERS maken maar zelden grote reizen. Meestal komen ze niet verder dan het IJsselmeer of de Waddenzee. De heer A. Ph. Hirsch uit Kijkduin heeft deze zomer dan ook groot opzien gebaard door met zijn botter *Kleine Beer* een tocht dwars door Nederland, België en Frankrijk naar de Middellandse Zee te maken. Hij maakte daar tochten langs de Côte d'Azur en zeilde zelfs tot aan de noordkust van Corsica. In totaal was de heer Hirsch vier maanden (van begin juni tot begin oktober) onderweg en in die tijd legde de *Kleine Beer* ongeveer vierduizend kilometer af. De 40 pk dieselmotor draaide ruim duizend uren en slokte ongeveer 3500 liter dieselolie op. Zeilen was alleen mogelijk op de Middellandse Zee.

Voor een reis als deze is wel enig geduld nodig, omdat er op de heen- en terugweg tezamen ongeveer achthonderd sluizen moeten worden gepasseerd. Vooral in Noord-Frankrijk vindt men ze bij tientallen. In het Canal de l'Est-branche Sud bedraagt het aantal sluizen bij Epinal vijftien op een traject van tweeëneenhalve kilometer. Als men er voor zorgt 's morgens om half zeven als eerste bij de eerste sluis te zijn, kan men het traject in een halve dag afleggen. Komt men later, dan duurt het gauw de hele, tot twee dagen. Er kan namelijk maar één schip tegelijk in de 39 meter lange sluizen. Alle vrachtschepen die in dit gebied varen hebben ongeveer die lengte.

Maar toch vindt de heer Hirsch het varen door de vele sluizen en tunnels in België en Noord-Frankrijk maar een peuleschil, vergeleken bij hetgeen hij beleefde op de Rhône. Deze rivier die bij Lyon de Saône ontmoet, heeft een bijzonder slechte reputatie. Jaarlijks vergaan er tientallen jachten. Dit is vooral een gevolg van de zeer sterke stroming (tot 15 km per uur), de dikwijls lage waterstand en de vele gevaar-

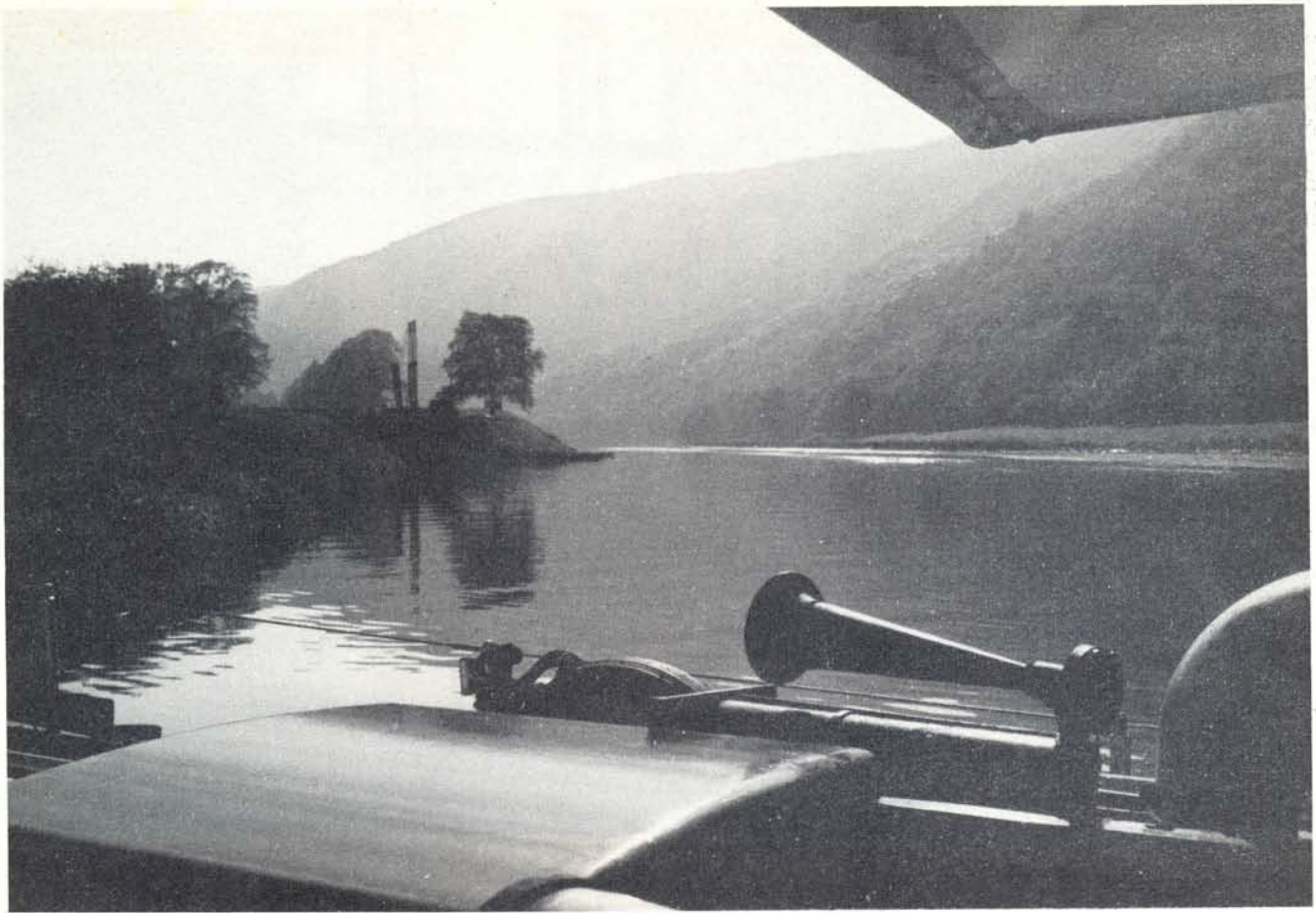
▲
De *Kleine Beer* op de Rhône, een moeilijk te bevaren rivier met vele stroomversnellingen.

De botter op de Middellandse Zee. De heer Hirsch bezoekt vele haventjes aan de Côte d'Azur waar zijn schip als vreemde eend in de bijt veel belangstelling trok.
▼
(Foto's Hirsch)

▶
Ochtendstemming in het Canal de l'Est tussen Ham en Verdun.

(Foto's Peeters)





lijke zand- en grindbanken, die voortdurend van plaats veranderen. Verder dient men op te passen voor kribben en grote stenen. Het is dan ook onverantwoordelijk om de Rhône te bevaren zonder de hulp van een goede loods. Op advies van een schipper nam de heer Hirsch in Lyon contact op met de loods Joseph Pariset. Deze bracht hem en een Amerikaans jacht voor 150 nieuwe francs in één dag veilig naar Valence. Maar vraag niet hoe. „Als je bij Lyon via de sluis de Rhône opkomt, word je al dadelijk gegrepen door een wervelstorm, die je als het ware van oever tot oever smijt. Je rolt van de ene stroomversnelling in de andere en elk ogenblik denk je: nu gaan we eraan. Het is een unieke beleving. Iets wonderbaarlijks”, aldus de heer Hirsch.

Van Valence af kan men het over een afstand van ongeveer honderd kilometer zonder loods stellen. Hier zijn namelijk grote kanalisatiewerken gereed gekomen. In de omleidingskanalen bevinden zich vier geweldige sluisen. De heer Hirsch: „Het is alsof je een kathedraal binnenvaart. Het verval in een van die sluisen is 26 meter. Er zijn liften in de sluisvanden, waar je de landvasten aan moet vastmaken. Dat is wel nodig, want anders zou je ontzettend lange touwen nodig hebben. De stroomsnelheid in deze kanalen is natuurlijk veel geringer dan in de Rhône zelf.”

Tien kilometer voordat de kanalisatiewerken eindigen, bij Saint Pierre.

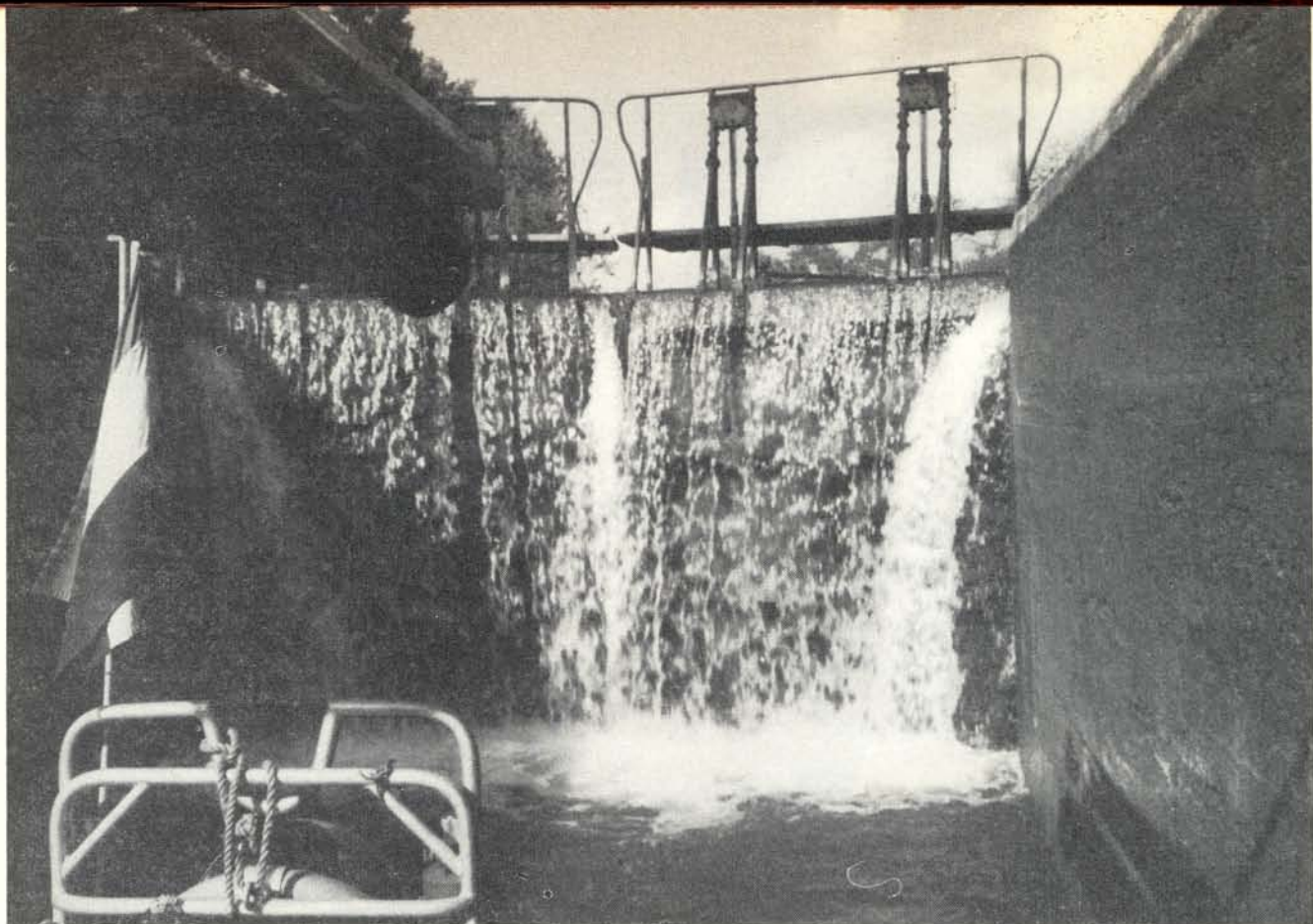
moet men opnieuw een loods tot Arles nemen. Deze vraagt ook 150 nieuwe francs. In dit gedeelte van de Rhône zitten volgens de heer Hirsch de ergste stromingen: „We hadden een verschrikkelijke vaart. Bij de bruggen was het helemaal angstig. Je dacht vaak dat de loods pardoes op de pijlers zou varen, maar op het laatste moment schoot hij er dan nog net langs. Het was een geweldige sensatie.” Na Arles heeft men geen last meer van stroomversnellingen. De Rhône stroomt daar rustig door grote ongecultiveerde gebieden. De rivier is hier zo breed, dat men het gevoel heeft op de Amazone te varen. „Het is een geweldige wildernis”, aldus de heer Hirsch. Het wemelt er van muggen en andere insecten. Wij werden er bijvoorbeeld aangevallen door een soort horzels van wel vijf centimeter lengte.

Bij Port Saint Louis bereikte de Kleine Beer na een enerverende tocht de Middellandse Zee. De heer Hirsch bezocht vele haventjes aan de Côte d'Azur, waar de botter als vreemde eend in de bijt natuurlijk veel belangstelling trok. Bij het varen langs de kust had hij veel gemak van de kaarten van Blondel, die bijzonder duidelijk zijn. Over het varen op de Middellandse Zee zegt hij: „Je moet er geweldig op je qui-vive zijn en goed op de weerberichten letten. De wind verandert voortdurend van richting en kracht. Soms komt er plotseling een mistral opzetten. Dan is het geweldig moeilijk om

vrij te kruisen van de kust. Dat heb ik zelf ondervonden. Een sterke en solide motor is daarom onmisbaar. Voor het meren in de haventjes is een heel zwaar anker met minstens zestig meter ketting noodzakelijk. Men kan er namelijk nooit langszij de steigers meren. Dit moet altijd „achterstevoren” gebeuren. Ook een goede reserve-tank is beslist noodzakelijk.

De Kleine Beer, die in 1948 werd afgeleverd door jachtwerf Kok te Muiden, voldeed op de Middellandse Zee uitstekend. Zelfs bij het zwaarste weer buisde het schip niet en er kwam nooit water in de kuip. De heenreis naar de Middellandse Zee maakte de heer Hirsch met vrouw en kinderen. Op de terugweg was hij alleen met twee studenten aan boord. Hij is toen eerst via het kanaal van Port de Bouc naar Arles gevaren. Hier staat weinig water, maar voor een botter (diepgang 90 centimeter) wel voldoende.

Het bevaren van de Rhône stroomopwaarts was een avontuur, dat de heer Hirsch niet gauw zal vergeten. De tocht naar beneden zou hij onmiddellijk opnieuw willen maken, maar stroomopwaarts nooit meer, althans niet met een botter. Alleen een motorjacht, dat een snelheid van twintig kilometer per uur kan ontwikkelen, kan dit proberen en dan nog zijn de risico's groot. Als de motor het plotseling begeeft is de ellende niet te overzien. Eigenlijk zou men twee motoren moeten hebben.



De heer Hirsch besloot de Kleine Beer te laten slepen door een van de vele tankers, die de Rhône bevaren. Van Arles tot Avignon zou hij hiervoor 400 nieuwe francs moeten betalen. Dit liep echter niet goed af, want door de snelheid van de 1000 pk tanker (tien km per uur) vermeerderd met de kracht van de stroom (tot 15 km per uur in de versnellingen) werd het achterschip van de botter bijna onder water getrokken. De bijboot met hulpmotor scheurde met bolder en al los na vastgelopen te zijn en sloeg ergens te pletter. De botter was met drie man aan het roer nog nauwelijks op koers te houden. De heer Hirsch besloot los te maken van de tanker, waarbij hij er slechts met de grootste moeite en een portie geluk in slaagde veilig het haventje van Beaucaire te bereiken.

Vandaar liet hij zich slepen door een minder krachtig Belgisch vrachtschip (189 pk), dat het echter nauwelijks kon bolwerken tegen de stroom. Schipper Hirsch: „Het was een heksenketel. Wij maakten niet meer vaart dan 2 à 3 kilometer per uur en daardoor was de botter moeilijk bestuurbaar. In enkele stroomversnellingen bleven we vreselijk lang hangen. Eén keer zelfs anderhalf uur. In een moeilijke bocht zijn we in één uur maar zestig meter opgeschoten. Het is enerverend als je aan een boompje op de oever ziet dat je bijvoorbeeld in een kwartier maar een paar meter opschiet. En dat terwijl het door het voorbij kolkende water lijkt of je een vaart hebt van minstens 30 km per uur. Vooral bij de bruggen van Avignon,

Valence en Vienne is het een hel. Tussen de pijlers staat een enorme stroom. De Jaguma, het Belgische schip, kon ook niet alle stroomversnellingen aan en moest er op zijn beurt door een schip van 800 pk worden doorgesleept. Pas daarna trokken ze ons er door. Het is allemaal leuk als je het kunt naveren, maar dit wil ik nooit meer meemaken.”

Het slepen door de Jaguma kostte 450 nieuwe francs. Tezamen met de loodskosten op de heenreis gaf de heer Hirsch op de Rhône voor hulpverlening een kleine zeshonderd gulden uit. Een extra-moeilijkheid voor de bemanning van de Kleine Beer was nog de gestreken mast, die vijf meter achter het schip uitstak, en die het manoeuvreren bijzonder bemoeilijkte, vooral in de sluisen. Ook in het „binnenland” van Frankrijk had de botter veel bekijks. Er kwamen zelfs hele schoolklassen op bezoek. Een Franse krant wijdde een groot artikel aan de Kleine Beer. De houding van de beroepsschippers ten opzichte van de Kleine Beer verschilde volgens de heer Hirsch in Frankrijk en ook in België hemelsbreed van die van hun Nederlandse collega's. In Frankrijk en België werd hij overal vriendelijk bejegend, maar in het Nederlandse Julianakanaal en op de Noord en Nieuwe Maas bij Rotterdam leek het wel of men de botter het liefst zo snel mogelijk wilde overvaren. „Het was een slachthuis.”

Nog enkele tips van de heer Hirsch voor mensen, die ook eens binnendoor naar de Côte d'Azur willen varen:

zorg voor goed en zwaar ankergerie met veel ketting (ook een reserve-anker is nodig), neem lange en stevige landvasten mee (een flink aantal, want ze moeten vaak vernieuwd worden), koop een goede schijnwerper (nodig voor de tunnels in Noord-Frankrijk) en neem flink wat gereedschap mee. Wie een dieselmotor heeft, dient in België te vragen naar mazout en in Frankrijk naar fuel. Nederlandse butagasflessen kunnen in Frankrijk niet ingewisseld worden, maar wel die van Camping Gaz. Belangrijk is ook dat men een bijbootje heeft dat op het jacht een plaats kan krijgen (op de Rhône en de Middellandse Zee verliest men het anders gauw) en dat men flink wat reservebrandstof kan meenemen.

Ten slotte geven wij nog even de route van de „Kleine Beer”: Rijswijk - Vliet - Delftsche Schie - Rotterdam - Nieuwe Waterweg - via Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen en kanaal door Zuid-Beveland naar Antwerpen - Albertkanaal - Luik - Belgische Maas - Givet (Franse grens) - Canal de l'Est branche Nord - Moezel - Canal de l'Est branche Sud - Saône - Rhône - Middellandse Zee (tot Corsica). De terugreis verliep als volgt: Middellandse Zee - kanaal van Port du Bouc naar Arles - vandaar dezelfde route als op de heenreis tot Luik - Maas - Julianakanaal - Kanaal Wessem - Nederweert - Zuid-Willemsvaart - Dieze - Maas - Andelsche Maas - Beneden-Merwede - Noord - Nieuwe Maas - Nieuwe Waterweg - Delftsche Schie - Vliet - Rijswijk.

F. H. E.

Botter maakte

tocht van

4.000 kilometer

◀ Sluis in het Canal de l'Est tussen
Charmes en Forge d'Uzemain.

Een der geweldige sluisen in de
Rhône waar het verval 26 meter
bedraagt. „Het lijkt wel of je een
kathedraal binnenvaart”. ▶

Een tunnel in het Canal de l'Est
bij Ham (Noord-Frankrijk).

(Foto's Peeters)

