

SPITSVAREN IS EEN LEVENSTIJL

Vaarwater? Dat staat voor heerlijke vaartochtjes maken. Maar er is ook een andere kant: de beroepsvaart. Die passie valt te beleven in drie afleveringen, waarbij ik op de spits van het schippersechtpaar Ad en Suzan Kik meevaar door Zuid-Nederland, België en Noord-Frankrijk. Dit keer maken we een reisje van Terneuzen naar Doué.

KARIN ANEMA

1





1 De spits 't Sonnepaerd aan de kade in België. 2 Schipper Ad Kik gaat voor de levensstijl van het spitsvaren. 3 De spits is gemaakt voor varen in België en Frankrijk, dankzij de afmetingen (38,50 x 5,05 m) kan het schip precies door de sluizen in deze landen.

"E gie oet iezet bie?", klinkt het door de marifoon.

"Nee, geen oud ijer", antwoordt schipper Ad.

"Wat é gie bie dan?", vraagt de sluismeester nieuwsgierig,

"Meststoffen."

"Oh vette!"

We zijn in België, dat is meteen duidelijk. Even later laten we de sluis en de Belgische grens achter ons en varen met een gangetje van 10 km/uur door. "Vroeger duurde een reisje heel veel langer dan nu", herinnert Ad zich. "Door al het wachten – bij de grenzen

én bij de sluizen – deed je er vroeger zeven, acht dagen over om naar Parijs te komen, nu is het de helft van de tijd." Om het wat vlotter te laten verlopen, wilde het nog wel eens helpen de Belgische douaniers wat in de handen te drukken. Aan hun auto's te zien, was het een lucratief baantje. Vanmorgen vroeg zijn we op de spits 't Sonnepaerd van de spitsen-steiger in Terneuzen weggevaren. Even verderop lag de zeesluis waardoor schepen met graan en kunstmest naar binnen komen, lading die binnenvaartschippers verder brengen.

MONOPOLIEPOSITIE

Het ruim van 't Sonnepaerd is volgeladen met kunstmest en op weg naar Noord-Frankrijk. Nu we op het kanaal Gent-Terneuzen diverse spitsen tegenkomen, vertelt Ad meer over dit gespecialiseerde vervoer dat een monopoliepositie heeft. Met 38,50 meter lang en 5,05 meter breed is het de maximale maat die door de sluizen in België en Frankrijk kan. Hun spits 't Sonnepaerd (350 ton) is in 1953 op een Belgische werf gebouwd en geklonken. In die tijd waren er zo'n zes, zeven scheepswerven voor spitsen en werden er wel honderd per jaar verkocht. Nu amper tien.

"Een spits," relateert Ad de vormgeving ervan, "is eigenlijk een vierkante bak." Niettemin is het echtpaar zeer gehecht aan hun schip, met een knusse woonkamer met planten in de vensterbank en twee kleine slaapkamers met bedsteden. Er is geen douche. Maar wel een teil of een warmwaterzak op het dek. Hun twee volwassen dochters – met werk aan de wal – kijken met plezier terug op de vaart en zeggen met trots: "Ik ben een schipperskind."



4 We passeren veel andere spitsen.

5 De poezen mogen even op de kade.

6 Ad's vrouw Suzan vaart al jaren mee.

7 Opgelegde schepen bij een sloperij in de buurt van Gent.

Inmiddels vaart Ad al jaren alleen met zijn vrouw Suzan en hun twee katten.

TRADITIONELE SPITS

Niet iedere spits is hetzelfde. Sommige zijn verlengd en hebben daardoor een kleiner vaargebied. Maar Ad en Suzan komen met hun traditionele spits overal, tot in Zuid-Frankrijk. Het is hetzelfde vaargebied als waar hij ooit met zijn vader kwam. Vanaf zijn achtste ging Ad naar het schippersinternaat in Wemeldinge. Het waren vijf jaren waarin hij zijn ouders een paar maanden achtereen niet zag. Vanaf zijn dertiende kwam hij als matroosje terug aan boord. Nadien heeft hij nog een half jaar lang geprobeerd in een fabriek te werken. "Vreselijk. Dan zag ik schepen varen en wist: hier hoor ik niet thuis."

Tot aan Gent is het een industriële omgeving van olieopslagtanks, een veevoederbedrijf, zeeschepen en opgelegde schepen bij een sloperij. "Een spits is in een paar uur tijd met een knipmes gesloopt."

Af en toe wijst Ad een losplaats aan: "Daar hebben we vorige week nog

tarwe gebracht." Hardop herinnert hij zich wat ze allemaal vervoerd hebben, zoals aardappels voor ovenfrietjes en rijst vanuit Zuid-Frankrijk.

DORPEN VAN SPITSEN

Inmiddels varen we over de Leie. Deze is omzoomd door begroeide oevers, waarlangs een fietspad loopt waar tot de jaren zeventig een goederentrein reed. Op het vaarwater verschijnen steeds meer spitsen. Ad vertelt dat in de jaren zestig alleen al in Frankrijk zo'n 20.000 spitsen voeren. Aan de steigers lagen complete dorpen van spitsen. Nu zijn er nog circa honderd in Nederland en een-

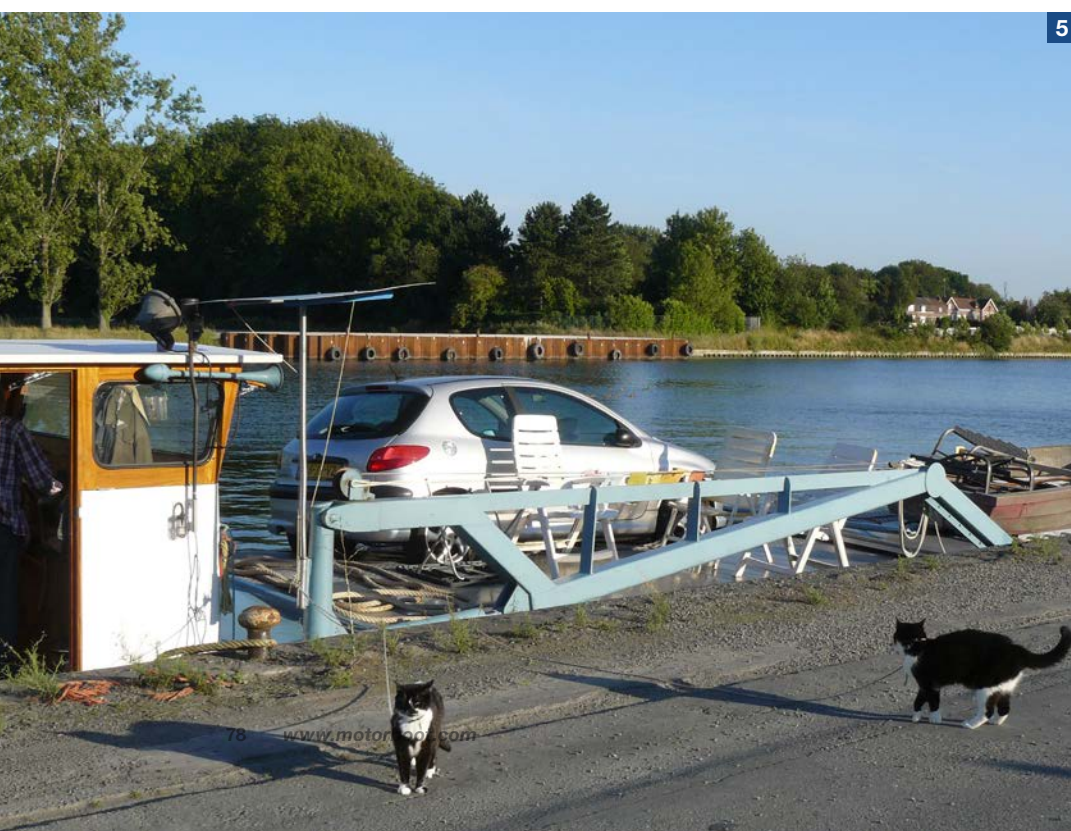
zelfde aantal in België, in Frankrijk varen er nog rond de 1.200, 1.300.

In zijn kleine stuurhut is nog het oude stuurrad, een relict van vroeger, want sinds 2000 vaart hij op de automatische piloot. Afgelopen jaar heeft hij de oude luiken, die ze met zijn tweeën moesten oppakken en stapelen, laten vervangen door schuifluiken. Dat betekent een grote tijdswinst. Ondanks deze vernieuwingen zijn de mogelijkheden voor de toekomst beperkt. "Wordt het schip nog goedgekeurd? Sommige verbeteringen kun je niet op zo'n schip doorvoeren. Ik prijs me gelukkig dat het materiaal heel blijft."

Maar een groter schip heeft hem nooit getrokken. "Tegenwoordig werken schippers in de Rijnvaart in shifts van twee weken op en af. Maar hier kun je niet dag en nacht varen en dat is fijn. De Spitsenvaart is altijd anders geweest dan de Rijnvaart: de schippers in werkkleding tegenover de man in pak en met bolhoed indertijd. We leven ervan, maar dat is het niet alleen. Het is een levensstijl. De Spitsenvaart is een verhaal apart. Het gaat rustiger."

RUILHANDEL

Als we aanleggen om de nacht door te brengen, gaan de katten van boord. Aan een lijn. Suzan heeft een mediterrane maaltijd klaargemaakt. "Rijst hoeven we nooit te kopen. Deze rijst komt uit de Camargue, meegenomen door een collega." Zo doen





‘DE SPITSVAART IS ALTIJD ANDERS GEWEEST DAN DE RIJNVAART’

nen zo door. Vroeger was dat wel anders. Ad: “Hier liep een man die geld wisselde en al zijn klanten kende. Moet je voor je moeder nog iets meenemen? Of voor opa? Het stempelen van de papieren ging bij de Franse douane sneller als je een fooi gaf. Of als je hem een drankje in het café naast het douanekantoor aanbood. Het had ook wel wat. De loopjongen die bij de Franse grens je papieren naar de douane bracht, leefde van de fooien.”

ZWARTE LOLA

In die tijd bestond ook nog de schippersbeurs. Ad ging naar die in Compi-

schippers dat. “Toen we tarwe naar Parijs moesten brengen, hebben we wat emmers tarwe geruild tegen eieren die een vrouwtje bij de sluis verkocht. Zo had zij tarwe voor haar kippen.” Na een pastis, daal ik 's avonds via een steil trapje af naar

het knechtenverblijf, een volwaardig slaapkamertje.

De volgende dag varen we een sluis binnen in Franstalig gebied. “Le numero du met?” (ofwel: het klantnummer). “Il y a du transport? Le voyage?” klinkt het door de marifoon. We kun-



‘OOIT HOOP IK NOG EEN REISJE OVER DE ZUID-FRANSE DOUBS RIVIER TE KRIJGEN’

ègne, Rijsel, Douai en Cinquantaine. “Meestal lagen we zo’n twee weken te wachten op vracht en maakten we er wat van. Met een kampvuur op de oever. En de kinderen gingen zwemmen in het ruim dat we volpompten met water. De box van de kinderen, twee bij drie meter, een apenkooi, was het enige rechte stuk op de lui-ken, dus gebruikten de mannen die ‘s avonds om een kaartje te leggen en een biertje te drinken. De vrouwen gingen bij elkaar op de koffie. Drie keer per week gingen we naar de beurs. Niemand had een auto, hooguit een brommertje. Soms reed de vrouw van de kroegbaas als taxi. Zwarte Lola noemden we haar.”

“Nu zijn er minder schepen, is er meer werk en geen schippersbeurs meer. Toch was onze begintijd het mooiste. Ook al was het financieel krap, we waren jong, haalden onze schouders op als er problemen waren, en alles was gemoedelijker”, vervolgt Ad.



8

Die gemoedelijkheid was onder meer te merken bij de sluizen. Vaak lagen de schepen lang te wachten bij dezelfde sluis. De meeste schippers deden dezelfde vaart en kenden elkaar hun hele leven lang. Vrienden onderling probeerden op de beurs dezelfde reis aan te nemen. Ad: “En zo deden we soms vijf, zes reizen achter elkaar, terwijl we maandenlang met vrienden op voeren. In Amster-

dam laden, in Reims lossen en laden, en weer terug naar Amsterdam. Het was net vakantie. We zijn nauwelijks concurrenten, we doen allemaal hetzelfde, en hebben ongeveer hetzelfde materiaal. Iemand die slecht werk levert, ligt er meteen uit.”

BIJVERDIENEN

Ad komt terug van zijn rondje door de machinekamer om het olie- en waterpeil te checken en gaat weer zitten. Terwijl Johnny Cash in de stuurhut klinkt, varen we langs het industriegebied van Lille/Rijsel, waar in het water spitsen liggen die tot woonschip zijn verbouwd. Van veel schepen weet Ad, die vloeiend Frans spreekt, wie er wonen. Aan de patrijspooten in het ruim kun je zien dat het Nieuwe Havenbewoners zijn. Sommige schippers proberen bij te verdienen door er een B&B bij te maken. “Dan halen ze een stukje van het ruim af. Er was er één die voor de gasten een mooi stukje ging omvaren, maar vervolgens te laat kwam om te lossen. Die heeft het niet volgehouden.”

Op een saai stuk leest Ad, lui zittend met zijn voeten in het stuurwiel, stukjes in de binnenvaartkrant. Of babbelt via de marifoon met een schipper die langskomt. Het Franse water is opmerkelijk veel schoner dan vroeger.



9



Op de oevers staan vissers. Indertijd steeg een walm uit het water op. “Het was zwart water, je zag geen vis”, zegt Ad. Het kwam van de staalindustrie en chemische bedrijven die ongezuiverd loosden. “De grondverf op het schip sloeg alle kleuren uit, je kon meteen gaan schuren en verven.” Wachtend voor de volgende sluis volgen we over de marifoon een ruzie tussen twee schippers over wie het eerste

bij de sluis was. Ad haalt zijn schouders op. “Vroeger lagen we met dertig tegelijk soms wel anderhalve dag te wachten voordat je kon schutten.”

FIETSENREK

Op de oevers verandert weinig. Af en toe passeren we een dorp of slakkenbergen van een kolencentrale. “Dat gaat naar Parijs om gebouwen te zandstralen. Die as bestaat uit

8 Onderweg in België.

9 De spits, gemaakt voor varen in België en Frankrijk.

10 Een ‘fietsenrek’ van spitsen in Doué.

11 In Doué gaat de auto van boord.

scherpe kleine stukjes.” Langzaam aan wordt het landschap Frans. “Ik vind het altijd leuk om naar een bestemming te varen waar ik nog niet geweest ben. Ooit hoop ik nog een keer een reisje over de Doubs rivier in Zuid-Frankrijk te krijgen”, zegt Ad. Ondertussen passeren we in het plaatsje Doué een lange rij spitsen. “Daar ligt het fietsenrek”, zegt Ad en hij wijst naar een kade vol spitsen die tot woonboot verbouwd zijn. “Het ruim is op zijn minst 100 m2 dus als woning perfect. Parijs ligt vol met spitsen, tjalken en klippers, schepen die te klein zijn om in de vaart te houden.”

In Doué stap ik af. Eenmaal thuis krijg ik een bericht dat ze in Parijs liggen. Onder de Eiffeltoren. En dat ik altijd weer mag opstappen. 

De volgende keer:

Een spoedreisje naar Lieshout

Karin Anema is schrijfster en journalist. In haar boek *Boegwater, leven op de binnenvaart* geeft ze door een reconstructie van de levens van de schippers Jopie en Antonio een schets van 90 jaar binnenvaartgeschiedenis.

