

VAREN VOOR WITBIER

Vaarwater? Dat staat voor heerlijke recreatieve vaartochtjes maken. Maar er is ook een andere kant: de beroepsvaart. Die passie valt te beleven in drie afleveringen, waarbij Karin Anema op de spits 't Sonnepaerd van het schippersechtpaar Ad en Suzan Kik meevaart door Zuid-Nederland, België en Noord-Frankrijk. Deze keer maakt de spits een spoedreisje van Terneuzen naar Lieshout om bij Bavaria tarwe te lossen.

KARIN ANEMA





2

1 Wachtend in de sluis van Haghorst maakt Ad een praatje met zijn buurman. 2 Het open water van de Oosterschelde. 3 Druk scheepvaartverkeer op de Oosterschelde.

Het is windkracht zes als we het ruige, zilte water van de Westerschelde overgaan. Er staan witte koppen op de golven, die over het voorschip slaan. Het schip stampst lichtjes. Het is 6.30 uur en nog donker. Hoog in de lucht vliegen trekvogels weg. Mijn opklapfietsje ligt in het buiswater op de luiken. Een tweede auto, zoals je op de grote binnenvaartschepen op de Rijn ziet, past niet op een spits. Want dit kleine vrachtschip heeft geen hydraulische stuurhut die omhoog kan om over de lading heen te kijken. En op het gloednieuwe luik, dat speci-

aal verzwaard is, staat al de auto van de schipper.

In Terneuzen ben ik aan boord gestapt van 't Sonnepaerd, dat aan de kade van de spitsensteiger ligt. Hier heeft het schippersechtpaar Ad en Suzan Kik een huis aan de wal, zoals tegenwoordig alle binnenvaartschippers. Het staat in een wijk waar veel (ex-)schippers wonen. In de voortuin heeft Suzan van keitjes een mozaïek van een schip gemaakt. In de achtertuin hangt een grote canvasfoto van een lavendelveld. "Een beetje Frans", zegt ze. Want als spitsenschippers

varen ze eindeloos op en neer naar Frankrijk. In de woonkamer hangen foto's van het schip van opa, dat van vader en dat van hunzelf. Het huis hebben ze gekocht toen de kinderen naar het internaat gingen. Maar ondanks het huis, blijft hun spits als hun thuis voelen.

SCHIPPERSPLAATS

Terneuzen is de thuishaven van 't Sonnepaerd. Toen hier zo'n veertig jaar geleden een bankdirecteur goede voorwaarden schiep voor schippers, werd het een echte schippersplaats. Schippers tot uit Groningen en Hoogeveen verruilden hun thuishaven voor Terneuzen. Zo ook Ad's ouders die er voor uit Rotterdam kwamen. Het was de tijd dat Ad in dienst zou hebben ontmoeten, maar in Terneuzen werd hij als 'onmisbaar voor het bedrijf' gezien.

Terneuzen lag in zijn jeugd tjokvol spitsen: het was dé thuishaven van schippers met een spits, met de beurs en een patatzaak om de hoek. Terwijl Ad vertelt, passeren we de sluis in Hansweert, waar vroeger de bakker, de kaasboer en de slager hun



3

4 De Moerdijkbruggen. 5 De spits is door de vele sluizen in klein vaarwater een trage vaart. 6 Onderweg in Brabant passeren we vele sluizen en bruggen. 7 De sluis bij Haghorst.

waren verkochten. Er was zelfs een tagrijn met scheepsbenodigdheden. Ook de pleziervaart had er wat aan. Met af en toe een opmerking van de schipper als 'Daar heb ik uien geladen' en 'Daar suikerbieten' laten we het kanaal door Zuid-Beveland, dat de Ooster- en Westerschelde met elkaar verbindt, achter ons en stuiven het ruime water van de Oosterschelde op. De horizon kleurt blauwpaars, het wordt licht. Het is laag water en op de zandbanken liggen robben. De Zee-landbrug ligt aan de horizon en ook de Dikke Toren van Zierikzee doemt in de verte op. Op de dijk naast een windmolenpark staat het Watersnoodmuseum, gebouwd op de plek waar in 1953 het laatste gat in de dijk is gedicht.



POTKACHELTJE

Ad vertelt hoe de kerkklokken de hele nacht luiden toen de dijken in 1953 doorbraken. Hoe vissers roeiboten van binnenvaartschippers leenden om naar de ondergelopen polders te gaan, waar alleen kleine scheepjes konden komen. Gezamen-

lijk redden de schippers mensen van daken en hooischuren. Ze vervoerden de evacués in het ruim, waar ze voor de gelegenheid een potkacheltje hadden neergezet. Maar ze stouwden ook vee en later kadavers in de ruimen om weg te brengen. Je moest de weg kennen,





‘NA DE RAMP IN 1953 VOEREN SPITSEN KALK NAAR DE ZEEUWSE HAVENS’

zich bij de sluis: “Mogen we overnachten achter de sluis? We zijn opvarend vanuit Zijpe.” In de Krammersluizen is een bellen-scherm om het zoute water van het zoete te scheiden.

“We moeten zout spoelen, we zijn gepekeld na al dat zoute water”, zegt Ad als we eenmaal op een rustig plekje achter de sluisen liggen. Hij duwt de deur van de stuurhut open, die door een rukwind uit zijn handen slaat. Een golf koude lucht komt binnen. Schielijk trekt hij zijn hoofd terug en trekt de deur met een klap dicht. “Het is roetkoud. We doen het wel een andere keer.”

want de bakens waren verdwenen. Ook bij de wederopbouw speelden schippers een rol. Spitsen voeren uit Frankrijk kalk aan naar de kleine Zeeuwse havens, waar die werd overgeladen in vrachtwagens om het ondergelopen land te ontzilten. We draaien de Zijpe op en varen

Bruinisse voorbij, waar mosselbanken liggen en jachthavens zijn, uitgegraven in keurige rechte vaargeulen, vol boten. Op de Grevelingen, waar Ad vroeger bieten heeft geladen, brengt hij zijn verrekijker naar zijn ogen om de Krammersluizen te lokaliseren. Hij meldt



HET IS EVEN WENNEN OM TOUWEN EN GEEN LIJNEN TE ZEGGEN

AMERCENTRALE

De volgende morgen varen we om 6.00 uur in het donker weg, geleid door de boeilichten en de rode en groene geleidelichten op de oevers. De Krammersluizen liggen nu achter ons. Voor ons komt in de blauwe ochtendschemer de geeloranje schijf van de zon op, die de lucht rozerood kleurt. Maar al snel trekt de lucht dicht. Bij de Volkertsluizen mogen we 'stuurboord sluis' gaan liggen en hebben we als tegenliggers vrachtschepen die op weg zijn naar Vlissingen, Antwerpen en Gent. In de jachthaven van Willemstad ligt de pleziervaart de winter af te wachten.

Na het industriële Moerdijk gepasseerd te zijn, varen we onder de Moerdijkbruggen door, langs de Biesbosch. Links liggen kreken, bosschages en rietvelden, waar in de zomer fluisterboten rondvaren om bevers en vogels te spotten. De ingang van de Amer onderbreekt het weidse vaarwater. Daar slaan we af en varen we verder richting Oosterhout. Hier staat de Amercentrale waar Greenpeace-



activisten zich ooit aan de koeltoren vast hebben gebonden. Bij de sluis in Oosterhout melden we ons 'voor de opvaart', waarna een stuk volgt waar spitsen aan het lossen zijn bij verschillende fabrieken en bedrijven.

EEN CENTIMETER OVER

Tot aan Tilburg zitten we in rustig en relatief smal vaarwater, op de oevers wisselen bossen, enkele kassen en akkers elkaar af. Af en toe breekt licht tussen de zware wolkenpartijen door. De schepen die vóór en achter ons

varen, zijn vrijwel allemaal spitsen. Door hun unieke maat van 38,50 bij 5,05 meter kunnen deze schepen als enige door de smalle sluizen in België en Frankrijk, ook al houden ze in de sluizen niet meer dan een halve centimeter links en rechts over. Ze hebben allemaal in Noord-Frankrijk graan geladen om in Nederland te lossen.

In Tilburg overnachten we aan een kade. Vanuit de behaaglijke woning lopen we samen het gangboord in om de touwen te controleren. Het is even wennen om touwen te zeggen en geen 'lijnen' zoals in de pleziervaart. En 'schepen' en geen 'boten', maar we zijn nu in de binnenvaart met haar eigen jargon. De lucht is opgeklaard, de nachtelijke hemel strekt zich boven ons uit en de volle maan schijnt.

GANGBOORDGESPREK

De volgende morgen glinsteren de luiden van de rijp. De vier spitsen die aan de kade liggen, vertrekken tegelijkertijd. De zon komt tussen de bomen op en kleurt het spiegelgladde water gelig. In een rijtje varen we over het Wilhelminakanaal, waar we verschillende sluizen moeten passeren en met zijn drieën, zij aan zij, als puzzelstukjes in passen.

De schippers babbelen met elkaar, het zogenaamde 'gangboordge-





10

sprek'. "Je bent vlot", zegt Ad tegen zijn voorganger. "Gisteren zat je nog achter me. Het was vanmorgen glibberig aan boord – de touwen stonden stijf." De collega vertelt hoe de stuurhut van het schip dat voor hem vaart vorig jaar werd 'geschoren' door de fout van een brugwachter. Het schip voer onder een hefbrug door toen de brugwachter de brug liet zakken, omdat hij dacht dat het schip al voorbij was. Net op tijd kon de schipper zijn peuter het trapje naar de woning afduwen en er zelf achteraan sprin-

gen. De stuurhut werd gekraakt als een kartonnen pizzadoos. De schipper aan onze andere kant is een Fransman die net als wij naar Liesoet moet en dit keer niet naar Elmonde.

MOUTGEUREN

Na de sluis bij Haghorst varen we verder over het Wilhelminakanaal, aan weerszijden begrensd door dijken en bossen, dwars door Oirschot, onder bruggen door, met op de kant auto's en fietsers die voor de slagboom wachten tot de colonne vrachtsche-

pen gepasseerd is. Links en rechts van het kanaal liggen de hooigraslanden van het kronkelende riviertje de Dommel.

Een uur later zegt Ad: "We naderen Lieshout. Nog één sluis. Ik hoop dat er een plekje is om te liggen. Hoeveel zouden er voor ons liggen om te lossen?" Maar de kade blijkt leeg en de vier schepen leggen aan bij de graskade van de bierbrouwerij, een hoog wit gebouw met witte ketels, waar de zilverkleurige vaten en rode en blauwe kratten hoog opgestapeld op het terrein liggen. Als ik de stuurhut uitkom, terwijl Ad afmeert en een touw om de bolder doet en de zon in mijn gezicht schijnt, ruik ik de sterke moutgeuren die de wind vanaf Bavaria aanvoert. Even later schuift Ad de luiken open en ligt het graan klaar om gelost te worden, zodat de bierbrouwerij weer witbier kan maken. 

8 In de spitsenvaart is nog tijd voor een gangboordgesprek.

9 Ad schuift de luiken open zodat het graan gelost kan worden. 10 Tijd om te lossen bij de bierbrouwerij. 11 De kade bij de bierbrouwerij.



11

**De volgende keer:
?????????**

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.