



EINDELIJK WEER ONDERWEG

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 ik op de spits van het schippersechtpaar Ad en Suzan Kik meevaar door Zuid-Nederland, België en Noord-Frankrijk. Na tien dagen stil gelegen te hebben, vaart 't Sonnepaerd eindelijk weer: deze keer gaat de reis van Amsterdam naar Canal du Nord. Karin Anema vaart tot Dordt mee en op de losdag in Nijkerk komt ze nog even terug.

KARIN ANEMA

1 Puzzelen in sluis Vreeswijk. 2 Terwijl Ad de touwen doet, stuurt Suzan.



1

Tijdens de storm van 18 januari vlogen piep-schuimplaten van een gebouw over de Houthavens en waren luiken op een buurschip weggewaaid. Kortom, het waaide dat het rook. Een paar dagen later ligt het water in de Houthavens van Amsterdam er rustig bij. 't Sonnepaerd ligt hier nu al tien dagen. Wekenlang hebben Ad, Suzan en ik dagelijks contact gehad over wanneer ik een laatste keer kan meevaren. In het begin van het nieuwe jaar hebben ze graan gelost in Lieshout. Omdat ze over iets hards heen waren gevaren, was de lading door een lekje nat geworden. Dat scheurtje hebben ze eerst bij een werf in Zaandam laten repareren om daarna kunstmest te gaan laden in Amsterdam.

Tenminste, dat was de planning. Maar dagelijks antwoordde Ad me hetzelfde: "We weten nog niets. Niet wanneer en ook niet waarheen. Wij zijn een moeilijk volk om afspraken mee te maken." Want ze zijn een dienstbaar volk, dat afhankelijk is van fabrieken die al dan niet op tijd de lading leveren. Uiteindelijk spreken we af dat ik alleen even op de koffie kom aan steiger C in de Houthavens. Als ik aan boord stap, blijkt de planning weer veranderd te zijn. Zojuist heeft Ad gehoord dat het laden nog wel een maand kan duren. De ontvanger in Frankrijk bleek de kunstmest nu niet te kunnen gebruiken. Jammer voor de schepen, zoals 't Sonnepaerd, die hier liggen te wachten. Ad koos eieren voor zijn geld, belde een andere opdrachtgever in Frankrijk en moet

nu meteen weg. Met een leeg ruim gaat hij naar Canal du Nord om in Moislains tarwe te laden, dat hij naar een veevoederfabriek in Nijkerk moet brengen.

ONVERWACHTE LOGÉ

Ik besluit tot Dordt mee te varen en de losdag in Nijkerk terug te komen. Suzanne geeft me als onverwachte logé een tandenborstel en Ad gooit de touwen los en wijst op de kade van de Houthavens. 'Daar hebben we veertig jaar terug nog graan gelost.' Op een zomerdag heeft hij hier eens het aantal passerende plezierbootjes geturfd: zo'n 500 voeren langs. In de Houthavens liggen woonschepen en schepen van oudschippers die na hun pensionering zijn blijven liggen. Voorwaarde is dat ze minimaal vijftien jaar Amsterdam als thuishaven hebben en niet langer dan veertig meter zijn. Een van hen heeft in zijn ruim een soort rommelmarkt gemaakt.

TOERIST

Terwijl we het EYE museum aan de ene kant passeren en het Centraal Station aan de andere kant – waar binnenvaartschippers nog in de jaren zeventig aan pieren lagen – vertelt hij hoe ze de lange wachttijd hebben doorgebracht. In Zaandam hebben ze de Zaanse Schans bezocht en gefietst. Zoals toeristen. In Amsterdam hebben ze langs de grachten gebanjerd en zijn ze naar de tulpenplukdag op de Dam geweest. Maar het was geen weer om buiten op het dek



2

3 Hoog water op de Lek. **4** Ad pakt de marifoon om toestemming te vragen schuin over te steken en Karin af te zetten op de kade van Dordt. **5** Ad vult het vaartijdenboek in. **6** Het laatste stuk naar Dordrecht.

klusjes te doen. Dus speelde Ad patience op de laptop en las. Suzan deed een boodschap en las. Maar wachten in guur Amsterdam was toch wel anders dan toen ze een week moesten wachten in Soissons. "Toen was het mooi weer en hadden we veel aanloop van collega's en Fransen. Bij de bakker haalden we verse croissants. Maar nu duurde het wachten te lang. Ik was bijna zo ver dat ik de machinekamer ging uitsoppen – en dat is wel het laatste wat ik wil doen."

HOGE WATERSTAND

Terwijl de nieuwbouw van Java-eiland en KNSM-eiland voorbij schieten, krijgt Ad een telefoontje van een collega die in Noord-Frankrijk aan het wachten is: van Voies Navigables de France moest hij zo snel mogelijk een veilige ligplaats opzoeken, de waterstand was te hoog om te varen. De Seine in Parijs was al eerder gestremd. En ook in Oost-Frankrijk stijgen de Doubs, Rhône, Saône en Moezel door de aanhoudende regenval en smeltende sneeuw.

We glijden voorbij de huizen van Schellingwoude en de Oranjesluizen. Ad en Suzan kijken ernaar uit om straks met het geladen ruim nu eens niet naar Lieshout en Helmond te varen, maar door de Oranjesluizen en via het BuitenIJ naar Nijkerk. Afgelopen jaar zijn ze al zes keer van Amsterdam naar Berry au Bac en vervolgens naar Lieshout gevaren. "Ik

heb met het schip afgesproken", zegt Ad, terwijl hij een shagje rolt, "dat het de volgende reis alleen doet, ze weet de weg nu wel!"

Wij varen het Amsterdam-Rijnkanaal in. Suzan reikt me een kop koffie aan en zegt dat er tussen Amsterdam en IJmuiden niet alleen steeds meer havens komen, maar ook appartementen. En dat wringt. Bewoners klagen over stuivende tapioca. Of over schippers die hun generator laten draaien. Dat gebeurde laatst ook in hun thuishaven Terneuzen. "De woningen waren nog niet eens af of de bewoners klaagden al dat de schepen bleven liggen." Mensen willen, zegt Suzan, terwijl we de A10 en vervolgens de sierlijke Nesciobrug onderdoor varen, wel aan het water wonen maar niet de binnenvaart.

OVERAL DE KLEINSTE

"Het is niet druk", zegt Ad tevreden, terwijl grote schepen voor en achter ons forse hekgolven veroorzaken waardoor we schommelen. "We zijn overal de kleinste, behalve in Frankrijk." Toen ze een keer onderweg waren met brouwergerst naar een bierbrouwerij in Duitsland en in de sluis van Müllheim lagen, riepen toeschouwers opgewonden: "Een spits in de sluis!"

"Ik heb horen zeggen," zegt Ad lichtelijk ongelovig, 'dat de



3 4





6

spitsenvaart voor de Werelderfgoedlijst is voorgedragen.” Vergeleken met mijn eerdere twee reisjes op ‘t Son-nepaerd, vind ik het Amsterdam-Rijnkanaal behoorlijk druk met grote schepen van 150 x 21 meter en koppelverbanden van 185 meter. Het zijn onder meer tankers die onderweg zijn naar Amsterdam en IJmuiden en containerschepen, zoals de ‘Zeldenrust’. “Een passende naam”, bromt Ad, “in de containervaart is geen rust.” Dan komt een mosselkotter voorbij. Ad: “Die heeft mosselzaad op de Wadden gehaald. Daarna zijn ze twee dagen onderweg om het in Zeeland te lossen. Daar wordt het zaad op percelen gezaaid of opgehangen. Het is seizoensarbeid, maar lucratief. Ze verdienen in heel korte tijd veel en steken het geld in een sterkere motor of laten een nieuwe bouwen. Maar zodra er een slecht mosseljaar komt, ben je de pineut.”

ZEILBOOT

In de zomer varen op het Amsterdam-Rijn kanaal veel recreanten - alle modellen komen voorbij, inclusief roeiers. Dan is het extra uitkijken geblazen. Suzan: “Laatst op het Volkerak voer een zeilboot tegen een tanker aan. De zeiler was zijn nieuwe boot voor het eerst aan het uitproberen. Je leert toch ook niet een kind op de snelweg fietsen!” Omdat we leeg varen liggen we zo’n twee meter hoger dan met een geladen ruim en kijken we over de kanaaldijk de laaggelegen polders van Abcoude en Gein in. Bij Breukelen razen treinen continu langs het vaarwater heen en weer. Hier liggen de A2, het spoor en de vaarweg als strengen bij elkaar. De bedrijvigheid aan weerszijden van het kanaal neemt toe. “Vroeger gingen we de stadjes in, nu kennen we alle industriegebieden”, aldus Ad.

JONGE SCHIPPERS

Hij wordt onderbroken door een telefoontje van zijn collega-vriend Cees, die terminaal ziek is. Dagelijks hebben ze contact. “Dan blijft ie toch nog varen”, zegt Ad na afloop

van het gesprek. Hij vertelt hoe ze als schippers via de Binnenvaart Kredietunie een jonge schipper krediet hebben verleend om een spits te kopen. Zonder tussenkomst van een bank, tegen weinig rente. “Jonge schippers hebben we in de spitsenvaart nodig.”

We passeren Maarsen en The Fabrique, waar Ad ooit heeft gelost. Dat was geen pretje. “Door de hekgolven van grote schepen lagen we tegen de kade te slingeren.” De loodsen, silo’s en hallen zijn tegenwoordig industrieel erfgoed en worden voor evenementen gebruikt. Aan de andere kant, aan de kade van Kanaleneiland, zal Ad niet gaan liggen: het risico van inbraak of het lossnijden van de touwen is te groot. In het donker varen we de A12 onderdoor, komen langs het hoge gebouw van Rijkswaterstaat en gaan richting sluis Vreeswijk, waar we bij Km 43 het schip langszij een ander leggen.

‘JONGE SCHIPPERS HEBBEN WE IN DE SPITSEVAART NODIG’

RADIO PLABORD

Tot laat in de avond blijven we bij de boerenkool, wijn en pastis in de kleine woonkamer praten, terwijl buiten het grote scheepvaartverkeer doorgaat en schut. De twee sluisen volstaan al langere tijd niet meer: een derde sluis is in aanbouw. Ondertussen vertelt Ad dat ze niet altijd vaarkaarten hadden als ze plotseling naar een andere bestemming moesten. Zo moesten ze op een keer naar Macon. Waarop Ad bij collega’s aan de kade informeerde wat je zoal tegenkwam op die nieuwe route. Een van hen liet zijn kaart zien. “Teken maar over”, had de collega gezegd. De

7 + 8 Lossen van tarwe bij de veevoederfabriek in Nijkerk.

9 Aan de kade van Dordt, tijd voor het afscheid.

gangboordgesprekken - Radio Plabord – hielpen ook om informatie over onbekende routes te krijgen.

Ad en Suzan zitten vol verhalen over hoe schippers elkaar helpen. Hoe op een keer een Belgische collega voor hen uitvoer en bij het keren van het schip te dichtbij de wal kwam, waardoor een grote berkenboom klem kwam te zitten tussen de ankers aan de voorsteven.

“Die boom hebben we met onze autokraan verwijderd. Dat leverde ons later op de dag een fles Ricard op.” Of hoe een andere keer een collega naast hen kwam liggen, wiens generator niet meer werkte waardoor hij de ballast niet uit het schip kon pompen. “Dus hebben we aan hem stroom geleverd, wat ons een fles goede wijn opleverde.” Een paar dagen eerder was iets soortgelijks gebeurd toen hun buurman zijn weigerende generator niet meer aan de praat kreeg. Ook aan hem leverde Ad stroom, wat hem nóg een fles wijn opleverde.

BOOMSTAMMEN

In het donker varen we de volgende morgen de sluis in. Een cruiseboot, een duwbak vol aarde en onze spits passen er als puzzelstukjes in. Het lijkt me erg krap, maar Ad heeft nog een meter over en zegt nonchalant: “Ik ben gewend aan vijf centimeter tussenruimte.”

We hebben forse stroom mee en varen met 18,5 km/u door het water dat geel van de leem ziet.

GEPENSIONEERDE SCHIPPERS BLIJVEN MET EEN JACHTJE HETZELFDE RONDJE DOEN

Door het meters hogere water én het feit dat we zelf hoger liggen omdat we een leeg ruim hebben, kijken we uit over de uiterwaarden van de bochtige Lek. Maar Ad let vooral op of hij niet boomstammen in het water ziet, die bij hoog water vanaf de uiterwaarden soms worden meegevoerd. Die wil hij niet tegen de schroef krijgen. “Wil jij sturen?”, vraagt Ad. Hij wisselt ‘de pin’

voor ‘het stuurwiel’ waarna ik het schip door de bochten loods. Op de Lek zijn we nog steeds de enige spits en is de rest groot. Schepen met namen als Yenda (your et nuit, dimanche aussi) en Denzo (Dag en nacht zondag ook) denderen voorbij. “Waarom van die grote woningen? Je komt er toch nooit, je bent altijd in de stuurhut”, verwondert Ad zich.

COSTA DEL VOORDEK

Lopik, Ameide, Schoonhoven, Bergambacht. Het is mooi. Waarom zou je nog op vakantie willen? “Onder de schippers zeggen we van oudsher: we gaan naar Costa del Voordek.” Gepensioneerde schippers blijven met een jachtje hetzelfde rondje overdoen, waar ze tig keren zijn geweest. Om weer eens te kijken hoe het er nu is.

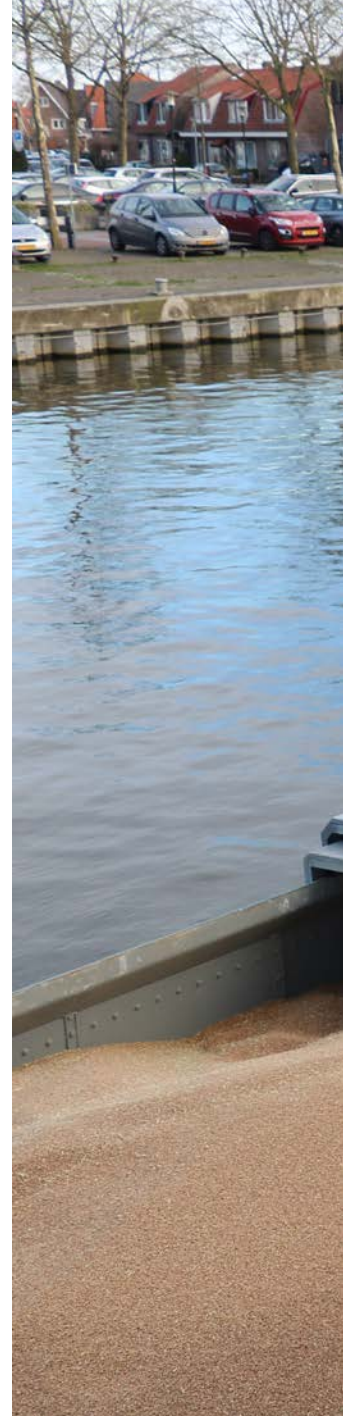
Voorbij de molens van Kinderdijk gaat de Lek verder als de Nieuwe Maas en varen wij de Noord op. Op de kruising De Noord, de Merwede en de Oude Maas is een verkeerspost gezien het drukke scheepvaartkeer. In Dordt pakt Ad de marifoon en vraagt toestemming schuiven over te steken om mij aan de kade af te zetten.

LOSSEN

Dertien dagen later tref ik 't Sonnepaerd in Nijkerk. Alles is volgens schema verlopen. Maar toen ze de laatste dag met windkracht 6 het IJsselmeer opvoeren en de lading door golfslag nat dreigde te worden, zijn ze omgekeerd om een dag later in rustiger weer de 44 km over het IJsselmeer te varen.

Ad wijst op de spits achter ons die na hen moet lossen. Het is het schip van kennissen waarmee ze vanaf Hansweert hebben opgevaren. Iemand van de veevoederfabriek komt met een lange stok samples uit de lading tarwe nemen. Het blijkt beste tarwe te zijn. Niet veel later zuigt een enorme slurf het graan op. Voor Ad en Suzan tijd voor een aperitiefje met een collega-spitsschipper en voor mij om definitief van boord te stappen en de verkeersfile in te gaan, waar de schippers tenminste aan ontsnappen. 

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.





7



8



9