



18 maart 2014

## Waarom staal drijft (en hout ook)

Wat bezielt iemand om over te gaan tot het varen met een opduwer, gemaakt van scheepsbouwstaal en vervaardigd met een steilsteven en een geveegde kont, pardon, een mooi stukje achterschip. Zo'n vraag laat zich niet gemakkelijk beantwoorden. Laten we op zoek gaan naar een verzameling motieven, die een mens zo kunnen beïnvloeden, dat men bezwijkt bij het zien van zo'n uniek schip.

Eerst even aan de slag met het begrip "schip". Men spreekt doorgaans over sleeppoot, maar ook over scheepsjournaal. Sleepschip of bootjournaal lijken minder gebruikte termen. Hele volksstammen hebben zich in het roemrijke verleden beziggehouden met discussies over naamgeving en men komt maar niet tot een eenduidige oplossing. Vandaar dat in vrijwel alle tekst in de voorgaande scheepsjournaals, alsmede in dit verhaal de term "schip" wordt gehanteerd, louter en alleen omdat we ons hier wel bij voelen. Mocht "boot" onder de lezer de voorkeur genieten, dan dient men schip te lezen als boot.

Acht jaar geleden, zwerfend over een beurs, waar één der tentoonstellingshallen volgepakt staat met een diversiteit aan sloepen en vaartuigen, die daar op lijken, valt achter in de hal een kleine opduwer op. Het scheepje staat op bokken, hetgeen de lokale dierenbescherming door de vingers heeft gezien. Opvallend in de klassieke lijnen zijn het mooie geronde achterschip - we houden het netjes -, de steile steven en de stoere bolders. Slechts hier en daar wat chroom, maar een kniesoor die daar op let. Nauwelijks negen meter lang meet het vaartuig, maar binnen toch aanzienlijke leefruimte: zoiets vraagt om nader bekeken te worden.

Al vrij kort na dit beursbezoek vindt een proefvaart plaats op het Alkmaardermeer en dan is de handtekening onder het koopcontract gezet. Want dit schip is bij uitstek geschikt om te varen in een gebied, waar de brugbediening net zo divers kan zijn als het landschap. De kleine houten mast - u leest het goed: "houten" - naar beneden en een doorvaarthoogte van één meter vijftien blijkt voldoende. Omdat ervaring met varen altijd iets van tijd vergt, hebben we de romp danig op de proef gesteld bij sluizen, wachtsteigers en remmingwerken. Veel verder dan hier en daar wat lakschade zijn we niet gekomen. De lak zit zo grondig op de huid van het schip, dat het rammen van een grote houten bolder niet genoeg is om door de primerlaag tot op het staal te komen. En reken maar dat we ons best hebben gedaan.

De zuinige scheepsdiesel slaat bijna nooit af. Één keer liet de compacte motor het afweten, omdat we de brandstofkraan niet geopend hadden vóór het wegvaren. Overigens loopt de motor toch nog vijf minuten na het starten, zodat gemakkelijk het midden van een druk bevaren kanaal kan worden bereikt, voordat de motor afslaat. De machinekamer is via een groot dekluk snel bereikbaar en alle kranen zijn gemakkelijk te bedienen. Daardoor kan in voornoemde situatie de motor weer aan de praat worden gebracht en op behendige wijze worden gemanoeuvrerd om een eventueel tegemoet varend vrachtschip te ontwijken.

Terug naar het drijvende stuk staal, dat als sloopstypen naar de naam "Blauwestad 880" luistert. De steven is niet alleen stoer maar doorklieft menige golf. De steven is ook geschikt om rietpollen, die midden op het vaarwater drijven, terug te drukken naar de oever of om een platbodem met averij terug te drukken tegen een remmingwerk. Het achterschip heeft als gemak, dat het een handige bolder heeft waarop de sleepstros van een kleine spitsgatter kan worden belegd, zodat die uit het riet kan worden getrokken. Verder kan men, voorzien van flippers en een snorkel, moeiteloos onder het achterschip bij de schroef komen om aldaar landbouwplastic of een stuk landvast te verwijderen zonder het hoofd te

stoten. Een zwemtrap op het achterschip is een optie, waarvoor wij niet hebben gekozen, omdat een touwladder tot onze uitrusting behoort.

Na drie jaren heerlijk varen hebben we de scheepswerf gevraagd eens te kijken naar de mogelijkheden tot de bouw van een groter schip. Ook daar weet men met enthousiasme te reageren en al snel staat een nieuw model op de tekentafel: 10,4 meter lang en 3,2 meter breed. Nog meer staal, veel meer ruimte en beter geschikt om langer van huis te zijn. Op de één of andere manier staat zomaar weer ergens een handtekening en na de verkoop van onze trouwe opduwer is het leggen van de kiel van het nieuwe schip een feit. En ook met de zogeheten BS1040 kan worden geduwd en getrokken, maar nog veel mooier: er kan mee worden gevaren! De kruiphooft (1,95 meter) is amper toegenomen, de mast is wederom van hout, de kuip is behoorlijk groter en de scheepsdiesel lijkt nog stiller. Ja, ook als de motor gestart is en de brandstofkraan geopend blijkt.

En nu komt het: er kleven zekere nadelen aan dit schip. Allereerst is de kooi van een dermate kwaliteit, dat na een goede nachtrust geen aanleiding bestaat de kooi snel te verlaten. Daardoor lijkt het varen ineens niet meer zo belangrijk. Verder is het gerief zo ruim, dat daar met gemak de zaterdageditie van een boeiend dagblad kan worden uitgelezen. Er is zoveel bergruimte in de kajuit, dat het in- en uitrusten van het schip logistiek moet worden ondersteund met de beschikbaarheid van verhuisdozen en een steekwagen. Verder heeft het schip een anker, waardoor het nu aantrekkelijker wordt een vaartocht te onderbreken om ergens voor anker te gaan. De kuip heeft de allure van een zonnedeck, zodat afgemeerd in een haven de situatie kan ontstaan dat men aan boord in slaap valt, terwijl men eigenlijk op doortocht is.

Waar zijn nu ineens de voordelen gebleven? Die zijn op deskundige wijze verwerkt in het concept van het schip. Dat klinkt misschien mysterieus en dat is het dan ook. Aan een schip hoort iets geheimzinnigs te zitten, iets dat moeilijk onder woorden valt te brengen. Iets dat zich niet laat vangen in allerlei modieuze termen of vage neologismen. Uitzinnig van vreugde hebben we, in plaats van chromen boldertjes, bij de bouw stoere stalen bolders laten aanbrenen. In een vlag van historisch besef hebben we een aantal jaren met landvasten van manilla rondgevoerd. We houden wel van een beetje nostalgie. Dat een manilla tros in de winter, vooral als het nat is, buitengewoon moeilijk te beleggen is nemen we op de koop toe.

Inderdaad: geen stuurhut! Dat is nog eens een voordeel. Heerlijk buiten achter het wiel, in weer en vooral in wind. Hagelstenen kan men de baas, door een dienblad boven het hoofd te houden of een uit de legerdump verkregen helm op te zetten. Een zuidwester houdt het hoofd droog en deklaarzen zorgen voor het behoud van warme en droge voeten. Enig idee hoe een vers gezet kopje koffie smaakt tijdens of na een vaartocht in koud en nat weer? En wat te denken van dat lekkere bordje snert, als in het najaar de avond valt en de eerste natte sneeuw over het dek jaagt? Dan zit men toch niet te wachten op een verwarmde, muf riekende stuurhut?

Dit schip voelt zich thuis in heel veel vaarwater. Er is al een BS880 op de Seine in Parijs geweest. Er varen ruim twintig van dergelijke schepen op onze vaarwegen rond. Een andere BS880 heeft de gehele Waddenzee al bedwongen, inclusief de Duitse Wadden. Jaarlijks gaat een vloot van deze opduwers het zoute water op. Maar een BS1040 kruipt net zo vlot een stuk vaarwater in dat nauwelijks breder is dan de breedte van het schip.

En zo voelen de schippers zich thuis op hun eigen unieke BS'en. Geen schip is hetzelfde; alle schepen worden gebouwd, sterk rekening houdend met de specifieke wensen van de opdrachtgever. Dat unieke, dat stoere element en die klassieke uitstraling, het bedieningsgemak en het deskundige onderhoud maken iets los: plezier. Waarmee meteen het begrip "pleziervaart" in één klap is verklaard.

Goede Vaart!

---000---