

Wat doet Wie?

Een schip . . . een pijler

Schipper F. van de Zande, ongeveer 35 jaar varende voor V.G.Z., heeft ons eens wat verteld over zijn werk en zijn schip. Hij lag voor de loswal in Ape/doorn met 100 ton China clay en had wel even tijd om op al onze vragen een antwoord te geven.



HET SCHIP

De „Eendracht III”, 168 ton laadvermogen, vervoert grondstoffen van de zeehavens naar de binnenhavens in Renkum en Apeldoorn.

De diepgang van het schip is te groot voor het Apeldoorns kanaal en daarom wordt het vaak zo geregeld, dat er boven de 125 ton voor Apeldoorn een deklast wordt bijgeladen voor Renkum, want het schip kan beladen tot aan de streep, wel rustig de Rijn bevaren.

Schipper Van de Zande heeft ook nog op de voorloper van deze „Eendracht III” gevaren; die boot heeft hij „onlangs” nog gezien. Het schip waar hij nu op vaart, heeft hij nieuw van de werf gehaald in 1933. Je zou het schip die leeftijd niet geven, het ziet er keurig uit.

De voortstuwing geschiedt door een twee-cilinder Brons motor, die, in de plaats van een andere motor, later is aangebracht.

DE REIZEN

De bemanning reist dus met het schip heen en weer tussen zeehavens en de haventjes van V.G.Z. in Renkum en Apeldoorn. Er is een centrale figuur, de heer Jansen in Velsen, die het vervoer per schip regelt en zorgt voor de belading van de schepen.

Wanneer er bv. een lading overgenomen moet worden uit een zeeschip in Rotterdam, wordt doorgegeven in welke haven dat schip ligt en de schipper zoekt het dan in die haven op en neemt, of langs zij of er voor of achter liggend, de lading over. Schipper Van de Zande vindt het heel gewoon dat je in de Rotterdamse haven een bepaalde boot vindt. Onze indruk, die overgebleven is van een rondvaart in die haven, is dat het niet zo heel gewoon is.

Zo'n reisje van Rotterdam naar Apeldoorn gaat via de Waterweg, Lek, Rijn, IJssel en het Apeldoorns kanaal. Het duurt ca. 20 tot 22 uur.

Vanuit Amsterdam komt het Amsterdam-Rijnkanaal er nog bij en wordt het ongeveer 24 uur. Velsen ligt nog wat verder weg. Meestal wordt de reis onder-

broken voor het lossen van de deklast in Renkum. Vroeger ging men nog wel eens via het IJsselmeer van Amsterdam naar Apeldoorn. Schipper Van de Zande was er niet zo gek op, want het kon er nog wel eens spoken. Door de inpoldering is deze weg echter langer geworden en de schepen zijn deze route gaan mijden. Zo weinig scheepvaart is er thans vanaf de noordkant, dat het stuk kanaal tussen Apeldoorn en Wapenveld wordt afgesloten.

DE BEMANNING

Zo'n schip is niet alleen laadruimte en stuurhuis, er is aan de achterzijde een hele woning.

„Niet zo geriefelijk,” zegt schipper Van de Zande. „Alles is een beetje klein, vooral de slaapkamertjes.” Voor zijn vrouw is hier een normale huishoudelijke taak, een enkele maal houdt ze wel eens het roer.

De jongste zoon van de schipper is ook zijn stuurman, motordrijver, smeeder, schilder, schoonmaker etc.

„Het is prettig werk, het geeft voldoening,” vindt de schipper. „Maar jullie aan de kant zien ons alleen varen bij mooi weer, dan is het ook een heel mooi leven. Met mist, storm en vorst, moet er ook gevaren worden, dan zie je geen mensen aan de kant.”

Het reizen en trekken, de mooie vergezichten op de rivier, dat zijn wel de zonnige kanten van het schippersbestaan. Zijn vier zonen zijn allemaal bij hem aan boord als knecht geweest. De jongste is er nog. Nu ze bij hem weg zijn hebben ze allamaal toch nog met de binnenvaart te maken. Een van hen komt binnenkort als kapitein op een nieuwe 450 tonner van de Rijnvaart.

Een beetje geïsoleerd bestaan leiden deze binnenvaarders. De werkers in het ruim geven ze gul een kopje koffie. Verder dan deze mensen en de expeditiechefs, is er niet veel contact met de V.G.Z.-gemeenschap.

Toch is vakkundig transport een onontbeerlijk iets en zo gezien zijn zij, bemanning en schip, zeker een van de pijlers van het bedrijf.

G. v. d. H.