

Havens uit- en invaren (2) Kanohaven

 Jolt Oostra

We roeien op de IJssel. Heel mooi, maar met de nodige risico's. Vooral sturen op de IJssel is iets wat niet vanzelf gaat. Wat is het dan prettiger dan een rubriek in de Bellnote, waar je zittend in je luie stoel, alles leest over het sturen op de IJssel? Zodat je in de boot precies weet waar je aan toe bent?

Kanohaven

Eigenlijk heet deze populaire wisselplaats de Gashaven. Overblijfselen van de losinstallaties voor kolen herinneren nog aan de gasfabriek die hier ooit stond.

De haveningang zit in een scherpe en onoverzichtelijke bocht van de IJssel. Zie **Fig.1**. Bovendien is dit voor de stroom een *buitenbocht* en die is hier dan ook extra sterk (ca. 6 km/u) en richting wal. Als er dan ook nog een westenwind staat is het hier oppassen geblazen en bij windkracht 4-5 kun je je afvragen of het niet

wijzer is de Gashaven deze keer over te slaan. Als je het niet aandurft: niet doen!

Het zal duidelijk zijn dat stilliggen (en zelfs light paddle) voor de ingang je in problemen kan brengen: de stroom alleen al zet je in no-time op de keien bij **X**. Daarnaast zal de wind je graag het laatste duwtje geven om je definitief aan lager wal te helpen. Schade is dan waarschijnlijk en bovendien: zie maar eens van lagerwal weg te komen.. Met andere woorden: bij in- en uitvaren altijd snelheid houden zodat je voldoende 'roer' hebt. Dat vormt alleen bij het uitvaren een probleem. Komt verderop aan de orde.



Fig.1

Haven in

Puur vaartechnisch is het natuurlijk het beste om vanaf de Wilhelminabrug bij **A** recht tegen de stroom in de Kanohaven in te varen (stippellijn). Daar zit helaas een groot risico aan: Je kunt een

schip bij **B** dat stroom-af komt niet zien. Het is dan ook verstandig om door te varen tot de krib bij **C** of **D** (getrokken lijn) en daar rond te maken (Kribbigheden 4, Fig.1A).

Je hebt daar goed zicht op het tegemoetkomende verkeer én op wat er intussen stroomop varend achter je aangekomen is. Na het rondmaken steek je langs de kortste weg over en roeit met een stevige haal richting kanohaven. Laat je niet bedotten door de snelheid (15km/u!) die je nu ten opzichte van de wal hebt als gevolg van de stroom. Belangrijker is de snelheid door het water want die is nodig om voldoende roer te hebben. Het gaat dus hard en er is weinig tijd om fouten te herstellen. Houd ook hier, net zoals bij 'onze' haven, het midden van de ingang aan (**M**), voel wat de boot 'doet' en geef niet teveel roer. Zodra de boeg in stroomloos water zit krijg je ook hier een duw tegen het achterschip en schuift de stroom je keurig voor de ingang. Blijf stevig doorroeien en laat in geen geval lopen of light paddle roeien totdat het hele schip echt uit de stroom is. En als het toch mis dreigt te gaan? Blijf stevig roeien. Je komt waarschijnlijk dicht bij de keien (**X**) en dan heb je je roer hard nodig om daarvandaan te sturen. In dit geval mis je de haveningang maar je voorkomt schade. Mocht je echt aan lager wal geraken (slechte beurt!) laat dan de boeg met de stuurboordriem stevig afzetten vanaf een geschikte kei, onmiddellijk gevolgd door stevig halen aan SB. Laat de 2, 3 en slag afhouden en invallen zodra dat mogelijk is. Het gaat erom z.s.m. de boeg recht tegen de wind in te krijgen en dan: snel weg van hier... Kom je met BB aan lager wal doe dan hetzelfde aan BB en vaar alsnog de haven in.

Haven uit

Uitvaren is hier lastig omdat zelfs de boeg aan BB niets kan zien totdat je al gedeeltelijk in de stroom zit. Dat staat op gespannen voet met onze wens om 'roer' te hebben en dus snel te varen.

Een compromis? Dit bevalt goed: vaar met meer dan light paddle. Laat de boeg alleen naar BB kijken (en luisteren!) en houd zelf SB goed in de gaten. Vraag de boeg "Laat Lopen en Houden" te roepen als er verkeer is, i.p.v. dit zelf te willen doen: dat scheelt een haal want het is nu belangrijk om uit de stroom te blijven. Direct daarna: "Strijken gelijk". De boot ligt nu bijna stil en dus let je erop dat je niet teveel verlijert. Als het toch misgaat doe je hetzelfde als hierboven al beschreven. Zodra de boeg echter "Vrij!" roept geef je strong paddle. Ga je verder richting Gorssel dan steek je meteen over en houd je de SB-wal. Ga je terug naar Daventria dan *kun* je meteen stuurboord uit gaan. Blijf strong paddle roeien gezien de sterke stroom die hier richting wal (**X**) staat. Mocht er verkeer uit de Prins Bernardsluis komen ga dan meteen SB uit richting sluis en blijf doorroeien totdat je uit de stroom bent. Er zijn echter verschillende redenen om niet de SB wal te houden en zodra je de Kanohaven uitkomt meteen over te steken en op enige afstand de BB-wal aan te houden.



Fig. 2

Bakboordwal?

Ja, dat mag en er is uit veiligheidsoogpunt veel voor te zeggen. Je hebt nl. een veel beter zicht op het verkeer dat de Prins Bernardsluis in- en uitvaart (zwarte pijlen in Fig.1) en je zit niet in de weg. Maar er is meer. Een nadeel is dat het zicht op de Wilhelminabrug aanvankelijk beperkt is en dat je aan de BB-wal tegenliggers moet verwachten. Dat zijn vaak (al dan niet kribbetjesvarende) roeiers of kanoërs. Blijf daarom voorlopig op flinke afstand van de wal (15-20m of meer) zodat je ze tijdig ziet aankomen en naar SB kunt uitwijken. Je hebt de stroom immers mee en je kunt ze dus makkelijk de ruimte geven door wat meer naar het midden te gaan. Het roeit bovendien prettiger.

Zijn het motorschepen dan kun je het beste even tussen twee kribben blijven liggen, b.v. bij **A** waar je de situatie goed kunt overzien. Wees bij laag water bedacht op de keien tussen de kribben bij de Wilhelminabrug, zie **Fig.2**. Verder stroom-af zit je aan BB ook goed. Langs de Welle liggen vaak grote schepen afgemeerd (**W**) die je aan de SB-wal het zicht op het pontje (**P**) volledig kunnen benemen.

Een ooggetuige vertelde over zo'n situatie waarbij het net afgevaren pontje hard achteruit moest slaan om een aanvaring met een C4 te vermijden. Tja, de pont heeft toch echt voorrang en je boft enorm als je een zo snel reagerende schipper treft.

Nog een goede reden om aan de BB-wal te blijven is deze: de kademuur bij de Welle en Onder de Linden is steil. Hij weerkaatst de deining die daardoor versterkt wordt. Dat kan zeer onaangenaam worden en vooral het hoekje bij de pijler aan de stadskant van de Wilhelminabrug is berucht. Je kunt er in één klap vollopen. Bij de glooiende BB-wal heb je hiervan nauwelijks last. Waar de muur ophoudt (vóór de spoorbrug) kun je weer oversteken naar de SB-wal. Je mist dan ook de rode ton die een magische aantrekkingskracht op Daventrianen lijkt te hebben...

Je kunt echter ook aan BB blijven. Je hebt er minder last van vrachtschepen, meer ruimte en meestal minder wind. Wel goed blijven uitkijken. Vaar af en toe een slingerkoers zodat je goed vooruit kunt kijken en geen tegenligger mist.

Jolt Oostra