

## Het pontje

 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.*

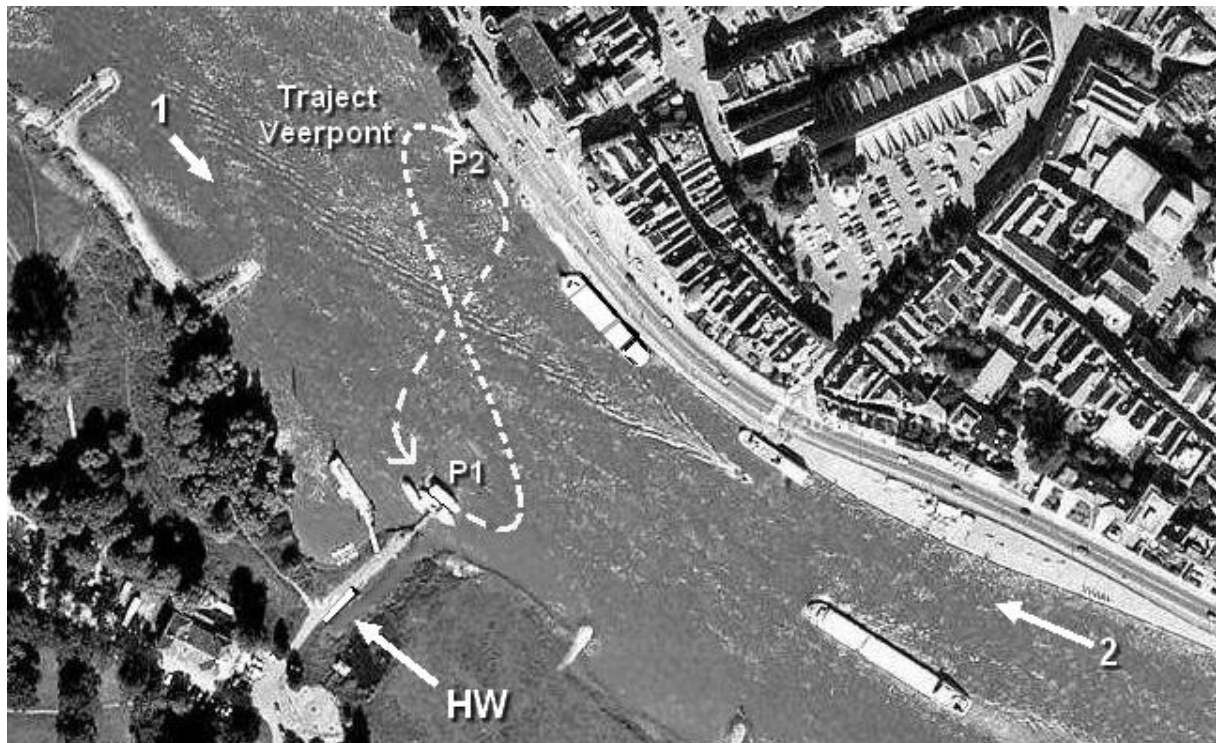


Fig.1 IJssel en veerpont

### Het pontje

Het voetveer, zoals het officieel heet, tussen De Worp en de stad heeft voorrang. In het BPR staat het zo: "Een klein schip [ d.w.z. korter dan 20m ] moet voorrang verlenen aan een vertrekkende, kerende of overstekende veerpont"

We weten het allemaal, maar of het ook altijd lukt... De dienstdoende schippers zijn gelukkig vriendelijke mensen en ik heb ze in de loop der tijden al heel wat blunders, vooral van mezelf, goed zien maken. Het probleem is natuurlijk dat we niet precies weten wanneer een pont gaat vertrekken. Het Watersportverbond poogt daarom al enige tijd de ponten te verplichten tot het voeren van een rondschilderend wit flikkerlicht bij vertrek. Zover is het echter helaas nog niet.

Grotere ponten (Olst, Wijhe) hebben een slagboom en zodra die naar beneden gaat weet je genoeg. Maar bij 'onze' pont en vele andere komt het neer op heel goed kijken.

Allereerst moeten we de pont dus kunnen zien.

Zie **Fig.1**. Als we bij 1 stroom-op varen kunnen we bij normale waterstanden goed zien of de pont bij De Worp ligt (P1) of bij de Welle (P2). Bij hoog water echter loopt de wachtsteiger bij De Worp onder en legt de pont aan bij HW. Dan is vanaf 1 alleen het mastje van de pont te zien en als dat richting IJssel beweegt kun je dus maar beter laten lopen..

Kom je van de andere kant (2) dan heb je het probleem dat er, zoals in Fig 1, bijna altijd grote schepen aan de Welle liggen die je het zicht op de pont benemen. Als je de pont niet ziet varen en hij ligt niet bij P1 dan ligt hij dus bij P2. Doordat je stroom-af vaart krijg je er 4-5 km/u bij en zit je voor je het weet in het vaartraject van de pont. Dus zoek je zo snel mogelijk het midden van de rivier op om tijdig zicht op het pontje te krijgen. De pontschipper ziet jou dan ook eerder en hij kan bijvoorbeeld besluiten om te wachten, ook al hoeft hij dat beslist niet te doen.

In de situatie op de foto kan dit allemaal niet: je kunt niet meteen naar het midden omdat je net wordt opgelopen door een vrachtschip. Bovendien komt je op deze foto ook nog een klein

motorbootje tegemoet dat, volstrekt onvoorspelbaar, net is overgestoken. Het lijkt allemaal uitzonderlijk maar dit soort dingen gebeurt gewoon. In dit geval moet je dus wachten en dat is in de stevige deining op die plek bij de steile kademuur niet leuk, ook door de grote kans op vollopen. Er is dan ook veel voor te zeggen om al eerder de bakboordwal op te zoeken (zie Kribbigheden 11).

Dan komt het moment dat we het pontraject dicht naderen en we worden wat onzeker want: gaat ie nou of gaat ie niet? Een paar trucjes kunnen wat meer duidelijkheid geven. Als er bijvoorbeeld nog passagiers aan het opstappen zijn en zeker als er nog flink wat op de steiger staan heb je nog even tijd. Soms kun je de schipper achter z'n loket bezig zien kaartjes te verkopen: ook dan duurt het nog even. Als de pont leeg is en er geen passagiers op de wal staan maar aan de overkant wèl wees er dan op bedacht dat de pont ieder moment kan vertrekken.

Probeer zelf er via dit soort details achter te komen wat hij gaat doen. Soms kun je b.v. zien dat de schipper bezig is de landvast (het touw waarmee het pontje aan de wal zit –red.) los te gooien: op het moment dat hij de stuurhut weer instapt vertrekt hij. Je kunt er echter nog eerder achter komen dat 't vertrek aanstaande is, zie Fig.2. De pont meert af met slechts 1 landvast, een zogenaamde voorspring. De schipper houdt de pont bij de wal door de schroef te laten draaien en het roer dwars te zetten zodat het achterschip tegen de steiger geduwd wordt. Als hij wil vertrekken moet hij echter de schroef stilzetten voordat hij de strak staande voorspring los kan maken. We kunnen nu twee dingen zien: er is ineens geen schroefwater meer en het achterschip begint los te komen van de wal, zie pijl. Zodra je dit ziet: "laat lopen!", want direct daarna gooit de schipper de landvast los. Het gebeurt allemaal in seconden, maar wel belangrijke seconden.

Nog een handigheidje: de pont geeft voorrang aan grote schepen (langer dan 20m). Het BPR is hier weliswaar wat vaag over maar in de praktijk kun je ervan uitgaan dat de pont bij het voorbijvaren van een groot schip niet zal oversteken. Daar kun je gebruik van maken maar alleen zolang je voldoende ruimte hebt en je geen onnodig risico neemt.

De schippers van de pont zijn nogal geduldig en als ze niet zeker zijn van onze bedoelingen wachten ze soms op wat wij gaan doen. Daar mag je echter niet op rekenen. **Wees dus duidelijk!** Als je van koers gaat veranderen overdrijf dat dan een beetje, zodat er geen twijfel is over wat je gaat doen. Als je nog niet in het vaartraject van de pont zit laat dan meteen lopen, dat is duidelijk: de schipper ziet dat je wacht. Sommige stuurlieden echter laten, terwijl ze voorrang geven, licht paddle doorroeien. Dat is niet duidelijk voor de pontschipper want voor hem lijkt het of je doorvaart en hij blijft dan wachten. Resultaat: wachten op elkaar.

Zit je al wel in z'n vaartraject (niet best!) laat dan met strong paddle doorroeien en maak dat je wegkomt. Vergeet niet de schipper te bedanken!

Houd bij al je manoeuvres steeds rekening met de stroom: voor ons is het pontraject eigenlijk net zo'n stilliggend ding als een krib. Vaar je stroomop dan lig je snel stil, maar stroomaf blijf je er, ook stilliggend, met minstens 4-5 km/u op af sjezen. En dan zijn we eigenlijk terug bij aflevering 1 van deze serie...

Dan nog dit: het vaartraject van de pont heeft de vorm van een 8. Waarom? Ga maar eens kijken bij de steiger of op de pont zelf. Het is zeer leerzaam. Je ziet hier in de praktijk wat in de afgelopen afleveringen vaak aan de orde geweest is: vecht niet tegen de stroom maar gebruik 'm.

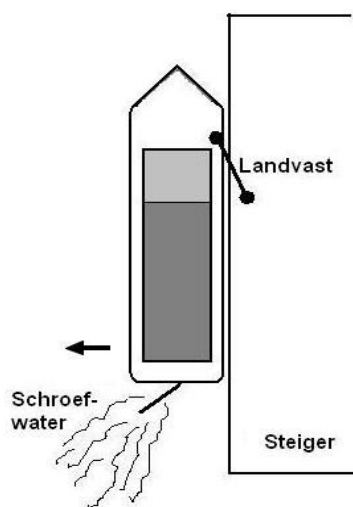


Fig.2 Pont afgemeerd

Dit is voorlopig de laatste aflevering in deze serie 'Kribbigheden'. Als je vragen hebt of suggesties voor andere stuuronderwerpen laat het dan weten aan de redactie: [bell-note@daventria.com](mailto:bell-note@daventria.com). Ze weten me te vinden.

Alle 'Kribbigheden' kun je terugvinden op de website <http://www.daventria.com/kribbigheden> of zoek daar onder "Navigatie": Roeien, Stuurtechniek, Kribbigheden.

Tot slot wil ik graag een paar wijze mensen bedanken die mijn schrijfsels steeds van opbouwend commentaar voorzagen of het nu om inhoud, vorm of taalgebruik ging. Het zijn Klaas Bakker, Rob Bilderbeek, Leen Bouman, Ruud de Heij, Jan Koolenbrander en Gé Tol. Hartelijk dank voor jullie meestal succesvolle pogingen om me tot betere gedachten te brengen en voor jullie geduld!

Jolt Oostra