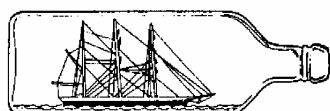


WHISKY IS THE LIFE OF MAN...



SCHEEPSPOST

Leids Zeemanskoor Rumor di Mare
10^e jaargang nr. 1, maart 2008



Voorwoord 10^e jaargang nr. 1

Nou dat is dan voor de eerste keer in het diepe als redactie. Na een kort intermezzo waarin Gijs en Ben de Scheepspost samenstelden, heeft vooral Peet zich heel veel met de samenstelling en vormgeving van ons lijfblad beziggehouden.

En nu moet dat dus zonder hem. Met een flinke duw van de wal en veel behartenswaardige woorden heeft hij het lot van dit "schip" geheel in onze handen gegeven.

Maar, Willem van Rijn heeft zich een waardig opvolger getoond en de vormgeving op creatieve en voortvarende wijze aangepakt: zie hier het resultaat.

In dit nummer het Niet-Te-Vermijden-Groot-Peet-Interview waarmee, althans in deze editie van de Scheepspost, de aanwezigheid van Peet nog even geborgd is: al is het maar in de geest.

Natuurlijk schrijft Jack over zijn jaloersmakende reis door La douce France.

Ergens wordt in een artikel door ene Cees Meijer niet geheel wetenschappelijk aangetoond dat het hebben van zilt bloed erfelijk is bepaald. Dit werd min of meer bewezen in een artikel in de NRC van 25 februari jl. over het grote gebrek aan geschoolde scheepsofficieren. Daarin stond dat vooral Turkse en Marokkaanse jongeren geen affiniteit met de zeevaart hebben omdat hun oorsprong in Oost-Anatolië en het Rifgebergte ligt. En die gebieden liggen niet echt aan zee. Overigens begrijp ik uit hetzelfde artikel dat een beetje zeekapitein twee ton per jaar verdient. Als ik op zee vaar, kost me dat alleen maar geld.

Verder prachtige artikelen van de hand van Frits over een afscheid van een Oceaanzeilster (de reizen waar ik van droom en nachtenlang met een glas in de hand met mijn partner over filosofer). Frits schrijft ook over de vracht- en vissersschepen aan de Engelse Oostkust en onze liederen die een geografische herkomst hebben, namelijk ook van de Engelse Oostkust én van Schotland. Al met al een nummer waar wij als redactie trots op zijn.

Cees Meijer

a/b Stella Maris

Inhoud	Pagina
Voorwoord van de redactie	1
Van de schipper	2
Wat ik nodig heb, is warmte	3
Shantifestival 'Rijn en Lek' 2007	6
Vracht- en vissersschepen van de Engelse Oostkust	7
Rumor zingt bij afscheid oceaanzeilster	10
Toekomstvisie Rumor di Mare	11
Zilt Bloed	14
Een Rotterdamse jeugddroom	16
Over een varend voorbehoedsmiddel op avon(d)tuur	18
Een nieuw liederenboek	19
Liederen van de Engelse- en Schotse oostkust	20
Mannen bedankt...	23
La Tour de France	24

Redactie

Gijs Geertzen
René Lignac
Cees Meijer
Willem van Rijn

Scheepspost is een © uitgave van
Zeemanskoor Rumor di Mare te Leiden

Rumor di Mare boekingen:

Frits van der Mark

+31 (0) 71 5224308

E-mail: fvandermark@planet.nl

Verdere informatie:

www.rumordimare.nl

VAN DE SCHIPPER

Het lijkt wel lente vandaag 12 februari, en ik zit heerlijk in de strandstoel in de tuin, even uit te rusten.

Ik ben in de tuin aan het werk. Een kuub hout moet van voren naar achteren en dat is een zwaar werkje. Dus even uitrusten.

En nadenken wat ik in de Scheepspost zal schrijven.

Geen idee!

Om me heen wordt er in veel tuinen gewerkt: zagen, bladblazen, versnipperen, een rot herrie.

En dan weet ik het: iedereen is zich aan het voorbereiden op iets.

Ik bereid me voor op de volgende winter met mijn verse houtstapel. In mijn omgeving nodigt het mooie weer uit tot werken in de tuin: de voorbereiding op de lente en de zomer. Ik zie warempel al vogels een nestkast invliegen: de voorbereiding op het broedseizoen.

En waar bereid ik me nog meer op voor? Varen.

Begin april vertrek ik weer om de Rhône af te zakken. Ik moet nog een vaarvignet in Frankrijk via internet bestellen, een seniorenkaart bij de Franse spoorwegen (ja, ik word 60), een treinreis boeken naar Chalons sur Saône, een vliegreis naar Beziers, waar mijn dochters in mei aan boord komen, de fietsen opknappen die achter op de boot staan, en ga zo maar door.

En voorbereidingen voor Rumor?

Ja ook dat. De bestuursvergadering, de ALV, de herziening van de teksten voor de aankondigingen bij de optredens.

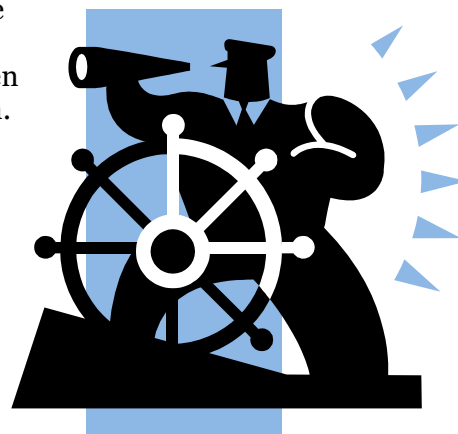
En binnen de vereniging zijn leden bezig met de voorbereiding van leuke optredens, met de begroting, met het jaarverslag, met muzieklijsten, met wellicht een optreden op het strand van Katwijk, met de Scheepspost, etc., etc.

Wat een voorbereidingen, en dat allemaal om leuke dingen te realiseren en geen zaken om te overleven, zoals je dat vaak in het Journaal ziet.

Ik moest me maar eens gaan voorbereiden op een hazenslaapje in mijn strandstoel in de zon. Misschien dat ik daarna een idee krijg voor de inhoud van een nieuwe “Van de schipper”.

Veel plezier met jullie voorbereidingen!

Jack



WAT IK NODIG HEB, IS WARMTE

Peet van der Werf is er mee gestopt. Goed moment voor een interview met een bijzonder ex-lid van Rumor di Mare.

Bij binnenkomst in zijn huis aan de Jacobsgracht mis ik weer Dobermann Pinscher Argus, die pas is overleden, en je tot voor kort altijd enthousiast en schetenlatend begroette. Peet lijkt wel wat op Argus: ziet er zeer indrukwekkend uit, maar is eigenlijk een heel zachtaardig individu.

Peet wordt in april 61 en voelt zich, zegt hij, een man op leeftijd wiens gezondheid hem parten speelt. Hij baalt duidelijk als hij dat zegt. Hij is altijd iemand van het avontuur geweest: klifpaden beklimmen op Guernsey, met een huifkar door Ierland, met een Jeep door streken waar je geen mens tegenkomt.

Hij baalt, want ooit was hij ineens veroordeeld tot een Rijnreisje omdat de geringste inspanning een aanslag op zijn spieren en gewrichten is, waar hij dagen van moet bijkomen. Zo'n Rijnreisje ziet hij zichzelf niet gauw meer doen. Die mensen...

Nu keutelt hij het liefst in en rond zijn huis.

Dwingt zich tot een vast loopje, doet zijn boodschappen, is lekker met zijn muziek bezig en zorgt dat het eten klaar is als Korry van haar werk thuiskomt. De rest van zijn tijd verdeelt hij over doktoren en ziekenhuizen, zegt hij cynisch. Hij mist het koor nog niet.



Keutelt wat in en om zijn huis

SPANJE IS WARMTE

Warmte doet hem goed. Daarom gingen ze zo'n vijftien jaar geleden eens naar Gran Canaria. Eigenlijk beviel dat toen niet. Spanje leek hem geen geschikt vakantieland. Toch wilde Korry een paar jaar later weer gaan. "Misschien hadden ze het niet zo goed gezien". Dat werd de vakantie van zijn leven. Tot en met 1999 gingen ze er twee á driemaal per jaar naar toe om warmte op te doen. Maar dat werd toch wel erg duur en het was telkens viereneenhalf uur vliegen. En dat met dat lijf van mij...". Daarom besloten ze om er een huisje te kopen, maar dan wat dichterbij op tweeënhalf uur vliegafstand.

Op een zondag gaf een Nederlandse verkoper in motel Sassenheim informatie over zijn aanbod in Spanje. De donderdag daarop ging Peet alleen naar Alicante waar hij dagenlang door de verkoper in de watten werd gelegd. Er werd een goedkoop huisje van 65 duizend gulden aangeboden. "Je hoorde zoveel rare verhalen over lui die werden belazerd. Als dat ons dan zou overkomen, gingen we tenminste voor 'weinig' het schip in". Hij bekeek het huisje, de ligging, maakte schetsjes, faxte ze naar huis, ging eten met de makelaar en Korry berekende intussen of het financieel haalbaar was. ("Korry is mijn financiële genie", zegt Peet trots).

Ze hebben het gedaan en er nooit spijt van gehad. Totdat de supermarkt op de begane grond een disco werd. De speakers knalden door de vloer hun huis binnen en Peet wordt soms nog zwetend wakker met 'La Bomba' & 'Que si, que no' in zijn hoofd. Ze verkochten die klankkast vrij vlot met een flinke winst en kochten een maand later een groter pand met uitzicht op een natuurpark en zoutmeer. Het plaatsje heet Torre vieja, spreek uit Torrebjèga. De oude toren in het Nederlands, genoemd naar een middeleeuwse Moorse toren in de buurt van de eerste woonlocatie. Peet geniet er nog steeds en met zekere regelmaat. Op den duur wil hij er langere tijd door gaan brengen: de drie zomermaanden in een klein vakantiehuisje op een rustige plek in Nederland en de rest van de tijd daar.

DE OUWE MATROOS

De vader van Peet was bollenarbeider met de grote wens timmerman te worden. Peet wilde gaan varen, maar werd naar de RK Lagere Technische School in Leiden gestuurd om het

timmervak te leren. Dat kwam omdat zijn vader geen raad wist met Peets interesse voor de zee en hem daarom maar naar een beroepskeuzeadviseur stuurde. Die vond die LTS prima, onder het mom dat hij dan later als scheepstimmerman zou kunnen gaan werken. Het eerste jaar was een algemeen jaar waarin hij ook metaalbewerken kreeg, van onze eigen Ko Zonneveld. "Dat zag ik niet zitten, daar kreeg je van die vuile klauwen van".

Peet voelt zich tot op de dag van vandaag door zijn vader en die beroepskeuzeadviseur belazert. "Als zij mij toen hadden gezegd dat ik met mijn bril niet geschikt was voor een zeevarend beroep, had ik misschien heel andere keuzes in mijn leven gemaakt."

Evengoed kwam hij op een dag met een diploma van school en begon hij bij jachtbouwer Visch in Warmond. "Na aftrek van gereedschapsgeld, koffiegeld, afdracht aan pa, hield ik twee gulden vijftig in de week over. Dat hield ik na drie maanden voor gezien en ben stiekem bij de Olga matrassenfabriek in de Hansenstraat gaan werken, waar ik een tientje meer verdiende. Ik was meteen de big spender. Alles maakte ik op. Dit was het begin van heel veel verschillende baantjes en vaak van huis weglopen."

Via een maat kwam hij uiteindelijk toch op zee terecht. Van hem kreeg hij adressen waar hij kon aanmonsteren. Hij startte zijn nautische loopbaan achter het station aan de Prins Hendrikkade in Amsterdam bij Vinke en Co. Hij kon op één van hun schepen als koksmaat aan de slag. Matroos zat er niet in met die bril. Later werd hij tweede kok/bakker en stond hij iedere ochtend in alle vroegte brood te kneden.

Op een gegeven moment sloeg aan boord de verveling toe. Hij had alle boeken gelezen, aan dek menig wedstrijd gebokst en veel geld verloren met poken. Hij kwam met een ouwe matroos in contact met wie hij het goed kon vinden. Die zette Peets eerste tatoeage, met een speld in een kurk. Er zouden er nog vele volgen, waarvan de meeste van zijn eigen hand. Net als de zee hadden ook tattoos van jongsaf zijn belangstelling.

Het is dan ook niet zo maar dat hij zich tijdens een bezoek van het koor aan Torun even het stadswapen op zijn arm liet prikken. Tot afgrijzen van zijn kompanen maar het zag er tenslotte redelijk hygiënisch uit. Het halve koor hing met de neuzen tegen de ramen en tijdens de uitvoeringen had Peet zijn mouw opgestroopt boven een rood opgezwollen arm.



Tattoos

Op een gegeven moment had hij door dat hij aan boord niet verder zou komen en wilde weer terug naar school. Hij koos voor een baan aan de wal met het idee te sparen voor een opleiding aan een hotelvakschool. Dat sparen lukte niet meer, hij gaf geld uit als water en de droom vervaagde, hoewel zijn hart er nog wel ligt.

KORRY EN HET KOOR



Peet en Korry

Peet heeft uit een eerdere relatie twee volwassen zonen. Korry is echter zijn grote liefde. "Ik ontmoette mijn meisje toen ik als vrijwilliger jeugdwerk deed in Voorhout. Ik stond achter de bar en Korry ervoor. Zij was achttien en ik tien jaar ouder. Op een gegeven moment stond ook zij achter de bar en heeft geholpen de financiële administratie van die vereniging op orde te brengen. Dat deden we samen, in de avonduren. En hoe gaat dat, van het één kwam het ander. Ik ben erg blij met Korry. Haar familie was dat toen nog niet zo erg met mij. Is wel bijgetrokken hoor".

Korry heeft er ook voor gezorgd dat Peet in het koor kwam. Altijd al stond hij te galmen. Vooral in de badkamer natuurlijk. Maar een koor zag Peet toch niet zitten: "met een pak of vlinderdasje voor...?". Tot Korry in 1998 iets over de visserijdagen in Katwijk las, waar zeemanskoren zouden optreden. Ze wist hem zover te krijgen dat ze gingen kijken. Peet vond het wel een gezellig sfeertje en sprak ene Cees Pepermans die een T-shirt van een koor uit

Leiden aanhad: *Rumor in Casa* geheten. Peet zag wel wat in zijn verhalen en vroeg of ze nog mannen konden gebruiken, waarop Cees hem in De Burght uitnodigde. Peet is daarna nooit meer weggevoerd. Althans tot december 2007.

“Het was wel een gedesoriënteerd gezelschap waar ik terecht kwam. Van een fatsoenlijke verenigingsstructuur hadden ze nog nooit gehoord”.

Het was een chaos en niemand wist nog wie in het bestuur zat. Op enig moment kwam er een oproep voor een herstructurering van *Rumor di Casa*. Omdat hij bestuurservaring had, wilde Peet wel meedoen. Zo werd er een bestuur gevormd, bestaande uit Frits van der Mark als voorzitter en verantwoordelijk voor de optredens, Frank Fortanier als lid en Peet van der Werf als secretaris-penningmeester. Eén van de eerste wapenfeiten van dit nieuwe bestuur was om een vereniging op te richten wat op 9 december 1999 bij notaris Karstens zijn beslag kreeg. Een heikel punt dat toen speelde was de naamgeving van het koor. *Rumor di Casa* vond men niet zo toepasselijk. De Jantjes van Leiden gooide hoge ogen, maar het werd *Rumor di Mare*. Peet vindt die naam nog steeds maar zo zo, en niet geschikt voor een zeemanskoor.

ZEG NOOIT NOOIT

Er was een klein liedboekje dat Frits ooit had samengesteld. Dat boekje dekte echter steeds minder de lading omdat er weinig meer in stond van wat er werd gezongen. Peet was ooit logistiek manager geweest bij de Katwijkse vestiging van het Bloemenbureau en wist dat daar nog grote aantallen mappen met foute opdruk lagen die nooit voor de tentoonstellingen waren gebruikt waarvoor ze waren bedoeld. Met een mesje had hij indertijd de gesealde voorkanten laten wegsnijden zodat ze ook voor andere doeleinden waren te gebruiken. Dat werden dus de nieuwe liedboeken. Samen met Frits heeft hij alle liederen doorgenomen en de nieuwe boeken samengesteld. Ook heeft hij in die tijd de ledenadministratie op poten gezet en de financiën (samen met Korry) op orde gebracht. Hij had zelfs een slim plan voor een regelmatige jaarlijkse verhoging van de contributie om de verhouding tussen inkomsten en uitgaven gezond te houden, waarbij we ons ook wat extra's konden permitteren.

“Het waren mooie tijden”, zegt Peet nu. “Met mooie optredens, zoals aan boord van de Eendracht, waarvoor we moesten loten omdat we daar niet allemaal opkonden. Loten met een briefje met je naam in een pet en geen klein koor dus....”.

“En Polen natuurlijk”, zegt Peet als hij zijn shirt uittrekt om het stadswapen van Torun te laten bewonderen”.

En hij heeft in het koor ook warme vriendschappen gesloten. Zoals met Jan van der Stoep met wie hij zijn liefde voor muziek en whisky deelt. “Ik ken weinig mensen zoals Jan. Dat is nou echt een vriend. We hebben zoveel gemeen, ook het koken. Hoewel, Jan kookt omdat hij het graag doet en kan en ik kook om te vreten”, zegt Peet stoer om zijn emotie te verbergen.



Peet en Jan van der Stoep

“In de grond van de zaak ben ik altijd een soort hippie gebleven. Je ontwikkelt je natuurlijk wel, maar het gedachtegoed ben ik blijven koesteren. Ik heb nog steeds schijt aan de bourgeoisie. Er zijn toen zoveel goede dingen in gang gezet, maar we hebben vergeten ze af te maken. En uiteindelijk wint de gevestigde orde het van de idealisten....”.

“Laat mij nu maar dromen van die dagen”. “Laat mij op z'n tijd een Laphroaig van het eiland Islay drinken”. “Laat mij met mijn meisje”.

En het koor. Is dat hoofdstuk afgesloten? “Zeg nooit, nooit”.

≈

Shantifestival “Rijn en Lek” 2007

Op zaterdag 29 september 2007 heeft Zeemanskoor Rumor di Mare meegedaan aan het Shantifestival “Rijn en Lek” in Wijk bij Duurstede. De vijftien deelnemende koren werden door een professionele jury van zeven personen beoordeeld op:

- Zuiverheid / muzikaliteit
- Verstaanbaarheid
- Presentatie
- Repertoirekeuze

Per onderdeel werd door elk jurylid een score toegekend op een schaal van -3 naar +3. Het koor met de hoogste totaal score was de winnaar (de totaal scores liggen tussen -84 en +84). De einduitslag:

Plaats	Koor	Totaal score
1	Dulle griet	55
2	Rumor di Mare	52
3	De Kaapstander	34
4	Storm en Averij	25
5	Grace Darling	21
6	De Enhuizer Sjappetouwjes	14
7	Bravour	3
8	De Vechtse Parlevinkers	1
9	IJsselzangers	1
10	't Heijds Vismaatjeskoor	-5
11	West Zuidwest	-12
12	't Staende Tuygh	-14
13	Krakend Tuig	-17
14	Op volle kracht	-20
15	De poortzangers	-21

Zeemanskoor Rumor di Mare behaalde in totaal 52 punten, wat goed was voor een tweede plaats: de **Zilveren Zuidwester**. Slechts 3 punten minder dan de winnaar: Viswijvenkoor Dulle Griet uit Enkhuizen en 18 punten meer dan het koor dat de derde plaats behaalde: Shantylkoor De Kaapstander uit Oudewater.

Scores voor Rumor di Mare per onderdeel

- Zuiverheid / muzikaliteit 14
 - Verstaanbaarheid 11
 - Presentatie 13
 - Repertoirekeuze 14
- Totaal 52**

Uit het jury rapport:

Een absolute uitschieter was het koor Rumor di Mare, dat veel energie heeft gestoken in uitspraak en muzikaliteit. Klasse!

Zuiverheid en verstaanbaarheid vond de jury goed. Engelse uitspraak was ook goed met de juiste accenten.

Presentatie: dirigent in publiek wordt door de jury als zeer positief ervaren, leuk dat niet iedereen hetzelfde aan heeft, veel enthousiasme.

Repertoirekeus: afwisselend, echte shanty, origineel, dikke pluim dus!

Fantastische mix van presentatie en muzikaliteit.

Thijs Breet – secretaris

≈

VRACHT- EN VISSERSCHEPEN VAN DE ENGELSE OOSTKUST

Frits van der Mark

'Stormy Weather Boys' gaat over een Thames barge, het traditionele zeilende vrachtschip van de Engelse oostkust.

In het lied 'Three Score And Ten' wordt het scheepstype 'smack' genoemd. Samen met de bawley was dit het type dat rond 1900 in de zeilende visserij het meest voorkwam. Voor beter begrip, hierbij enige uitleg over de twee scheepstypen en de doeleinden waarvoor ze destijds gebruikt werden.

Smacks en bawleys

De traditionele vissersschepen van de Engelse oostkust zijn de smack en de bawley. Deze schepen zijn in de loop der tijden ontwikkeld en aangepast aan het vissen in de ondiepe locale wateren. Het zijn slanke schepen met een rechte voorsteven en een lange rechte kiel. De bawley heeft een brede platte spiegel, terwijl de smack een sierlijke overhangende spiegel heeft. Smacks hebben achter een laag vrijboord en over de hele lengte een breed dek met een lage verschansing.

Een luik in het midden van het schip geeft toegang tot het visruim. Voordat de smacks een hulpmotor kregen, bevond het bemanningsverblijf zich achter het visruim.

In het voorschip werden de visuitrusting en de zeilen bewaard. Bij de bawleys was het luik

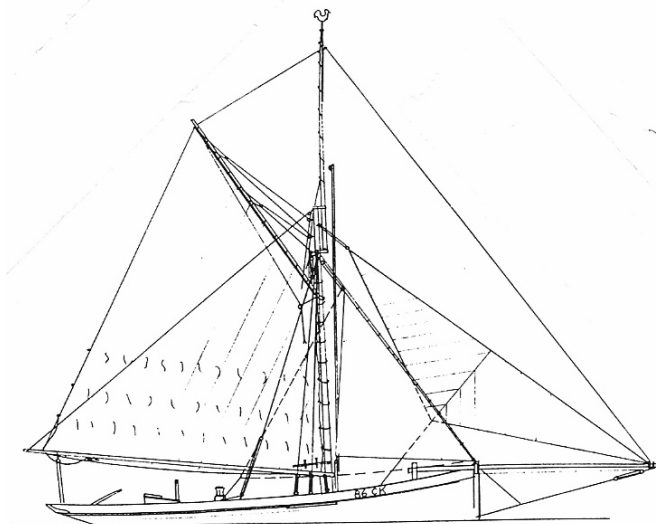
van het visruim langwerpig en stond er een kachel opgesteld om de gevangen garnalen aan boord te koken. Smacks en bawleys zijn kotters, waarbij de bawley oorspronkelijk

geen giek had. De schepen zijn voorzien van een enorme boegspriet en een relatief korte mast met een lange steng. Boven het gaffelzeil kan een groot topzeil gevoerd worden. De schepen presteren goed aan de wind, zijn zeewaardig en snel.

Kleine smacks hebben een lengte van ongeveer 11 meter en een waterverplaatsing van 12 ton register. Deze smacks visten vooral op oesters, de bawleys op garnalen en witvis. De grotere smacks tot ongeveer 15 meter en 18 ton visten langs de kust en op volle zee.

Naast oesters bestond de vangst uit sprot, met het sleepnet werd ook wel op zeesterren en mosselen gevestigd. De zeesterren werden voor de bemesting van het boerenland gebruikt.

In de 19^{de} eeuw voeren er een paar honderd smacks van de kust van Essex. Velen hadden hun thuishaven in Brightlingsea.



Zeilplan van een kleine smack



De grote smack LT410 Rona loopt onder grootzeil en fok de haven van Lowestoft binnen (ca 1920), Ford Jenkins collection

Vooraf in de riviermonding van de Colne en Blackwater werden met sleepnetten oesters gevangen. Ongeveer 100 vooral kleinere uit de visserij afkomstige smacks varen nu nog rond.

De grootste smacks zijn rond de 20 meter lang en 20 ton of zwaarder. Met deze smacks werd naast witvis ook op diepzeeoesters en Sint Jacobsschelpen gevestigd waar ze maar gevonden konden worden: rond de Britse eilanden, de kanaaleilanden of de kust van Frankrijk of Nederland. Rond 1920-30 voeren alleen vanuit Lowestoft al 300 grote smacks. De Excelsior (LT 472), gebouwd in 1921, is 20 jaar geleden volledig gerestaureerd en vaart als charter.



*De Thames barge 'Edme' op
River Blackwater, juli 2003*

De Thames Barges

De Thames barges waren de vrachtschepen van het Thames estuarium en de oostkust van Engeland in de 19^{de} eeuw. Met hun platte bodem en zijwaarden waren ze goed aangepast aan het varen op ondiep water en smalle rivieren. Als vracht werden stenen, zand, modder, kolen en graan vervoerd. De tuigage van Thames barges was zo efficiënt dat een bemanning van twee volstond.

De schepen voeren ook over grotere afstanden, van het noorden van Engeland tot aan de zuidkust en zelfs naar havens aan de kust van het vasteland. Het grootste deel van de barges werd in hout gebouwd en was tussen de 25 en 30 meter lang. De platte bodem is erg bepalend voor de scheepsvorm, voor en achterzijde zijn stomp. De oppervlakte van de spiegel (achterzijde) heeft de vorm van een champagneglas.

Barges zijn getuigd met een sprietzeil en twee masten. Boven het grootzeil wordt een topzeil gevoerd. Op smalle rivieren die tussen heuvels doorlopen komt dit zeil goed van pas omdat het hoog boven het schip nog enige wind kan vangen.

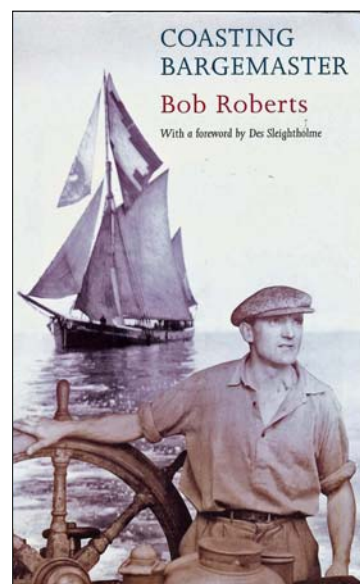
De bezaansmast (achtermast) is veel kleiner dan de

grote mast en komt vooral van pas als hulp bij het sturen tijdens het laveren (opkruisen tegen de wind). Onder goede omstandigheden kan een barge 12 knopen (ruim 20 km/uur) lopen.

De hoogtijdagen van de zeilende Thames barges vielen samen met de explosieve groei van Londen, aan het begin van de twintigste eeuw. De barges hebben er zelfs een grote rol in gespeeld. Alle grondstoffen als hooi en graan werden ermee van het land naar de stad gebracht. Op de terugweg werd dan weer de paardenmest mee teruggenomen. Rond 1900 voeren er 2000 barges. Daarna zette de teruggang in.

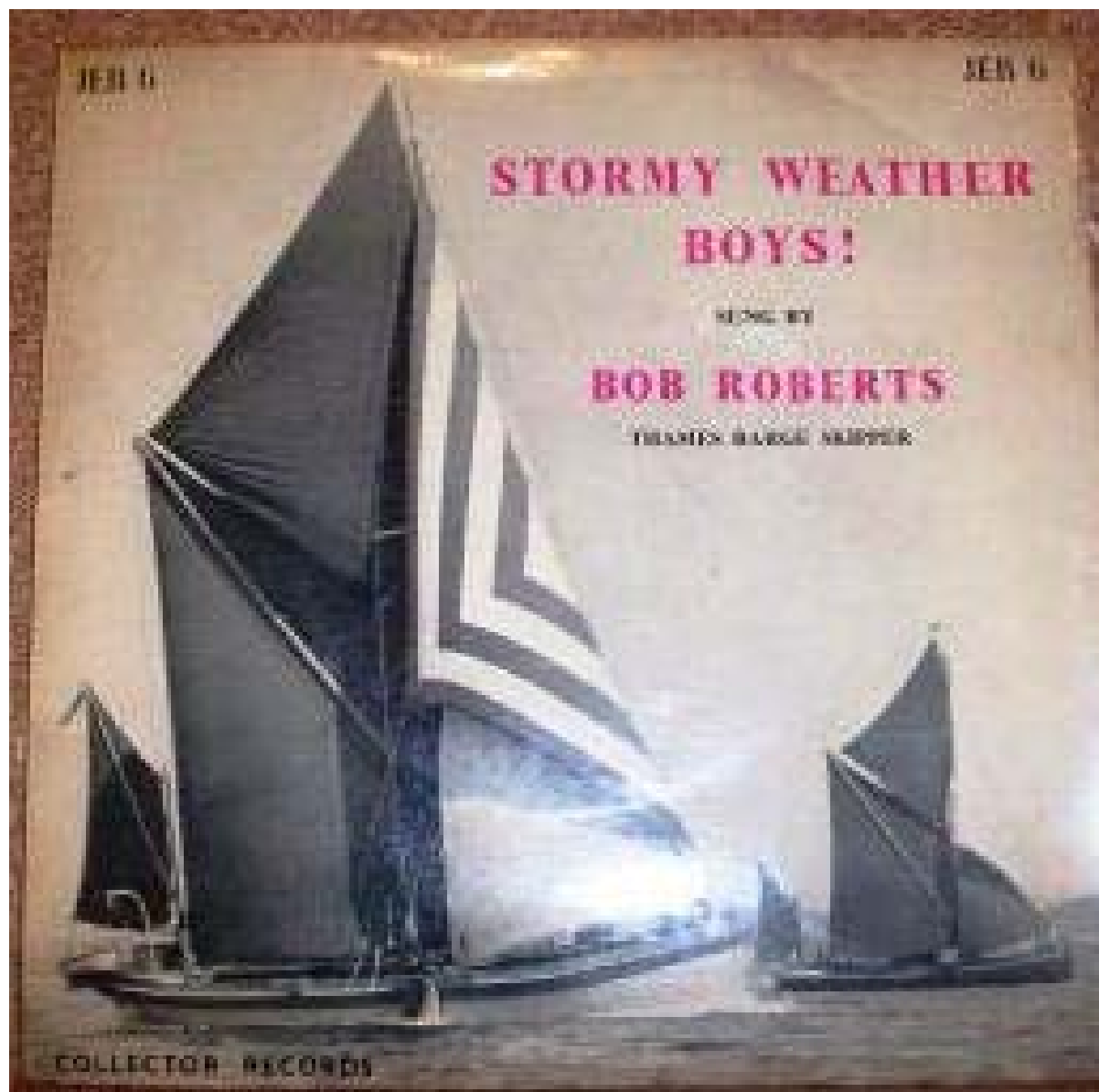
In 1970 was de Cambria de allerlaatste barge die zonder motor vracht vervoerde. Het was 100 ton mest (cattle cake) die van Tilbury Dock naar Ipswich werd gebracht. Schipper/eigenaar was Bob Roberts.

Bob Roberts (1907-1982) was een veelzijdig man, hij begon zijn carrière als sportjournalist voor de Daily Mail. Hij maakte een paar zeereizen en besloot daarna op Thamesbarges te gaan varen. Hij voer gedurende 35 jaar op 8 verschillende barges, waarvan op de laatste 5 als schipper. Als bijverdienste schreef Roberts een vijftal boeken over het leven aan boord van de barges. Een ervan heb ik in de kast staan en komt nu van pas bij het schrijven van dit stukje (zie afbeelding).



*Omslag van een autobiografisch boek
van Bob Roberts, barge Cambria
op de achtergrond*

Het toeval wil, dat Roberts ook goed bekend was met de vertolking van het zeemanslied. Hij verzamelde door de contacten met 'bargemen' een uitgebreid repertoire. In 1950 maakte folklorist Peter Kennedy van de BBC, veldopnames van Roberts voor de English Folk Dance and Song Society. Roberts komt ook voor op een aantal verzamel CD's. Naar nu blijkt heb ik er één op de plank liggen; 'My ship shall sail the ocean', Songs of tempest & sea battles, sailorlads & fishermen. Op deze CD zingt hij 'The Fish And Chip Ship'. Zou Bob ook 'Stormy Weather Boys' – hét bargelied bij uitstek – gezongen hebben? Een zoekopdracht op het internet leert dat er van Bob Roberts een LP te koop is op e-Bay met de titel 'Stormy Weather Boys' (zie afbeelding hoes). Afijn, het verhaal is rond. Naar aanleiding van een liedtekst schrijf ik wat over de zeilende barges en komt het verhaal weer terug bij het lied waarmee het begon....



*Hoes van een LP die momenteel op internet te koop wordt aangeboden:
'Stormy Weather Boys' sung by Bob Roberts, Thames Barge Master.*

≈

Rumor zingt bij afscheid oceaanzeilster 'Bye, bye, my dear Charlotte...'

Frits van der Mark

Ergens tussen kerst en nieuwjaar vorig jaar een telefoontje. "Ja, ik (een vrouwenstem met een licht grachtengordelaccent) ga voor een jaar weg en ik wil een afscheidpartijtje geven voor mijn familie en vrienden. Omdat ik ga zeilen lijkt het me aardig om een kleine shantagroep te vragen". Het feestje zou al binnen een week zijn. Snel bellen leerde dat we voldoende kwaliteit op de been konden brengen. Een contractje werd opgesteld en verstuurd. Op de 5^{de} januari trok een tiental Rumorlieden naar het schip de Lizboa. Gebouwd als Duitse stoomsleper op de Rijn, ligt dit schip nu voor feesten en partijen afgemeerd aan de Veemkade in Amsterdam. In het ruim mochten we de genodigden toezingen. Aanvankelijk was het nog niet zo druk. Het gaf ons de gelegenheid om de fototentoonstelling te bekijken die Charlotte (de zeilster) had ingericht. Voorwaar een collectie prachtige klassieke zeilracers waar ze de laatste jaren op de Middellandse zee wedstrijd mee heeft gezeild.

Na wat praten vertelde ze dat er een stukje over haar in het NRC-Handelsblad had gestaan. Thuis natuurlijk even opgezocht: in het voorjaar 2007 stond het op de economiepagina (zie hieronder). Inmiddels gaat ze aan haar gedroomde reis over de Pacific beginnen. Eerst een vlucht naar Sint Maarten, daar gaat ze aan boord van een Ierse tweemaster. De tocht gaat dan door de West Caraïben en het Panamakanaal. Vervolgens langs de Galapagos eilanden en de Stille Oceaan over om in december in Brisbane, Australië aan te komen. Afijn, Leo maakte een liedlijst geheel doordrenkt van hartverscheurende en tranentrekkende afscheidsliederen. In twee setjes hebben we ze onder leiding van Martien Caspers gebracht. Zeker met het allerlaatste, speciaal voor de vertrekkende zeevrouw aangepaste, 'Bye, bye, my dear Charlotte...' werd luidkeels meegezongen. Misschien, onder de sterrenhemel tijdens de hondenwacht midden op de Stille Oceaan, denkt ze er nog eens aan...

Uit NRC-Handelsblad april 2007: **Te land, ter zee aan het werk**

Charlotte Hooijdonk (46) Interim-manager en stuurman zeegaande schepen Amsterdam. Na de HBO textielschool ben ik begonnen in de reclame. Later werd ik algemeen manager voor een importeur van damesmode. Ik wilde altijd al een eigen tent runnen en heel bewust carrière maken. Ik heb nooit kinderen gewild, wel een partner. Maar mannen zijn toch minder begripvol voor een hardwerkende vrouw dan andersom. Ik heb veel uitdagingen nodig, anders ben ik niet happy en word ik vervelend voor anderen. Bij de Hema was ik manager inkoop - ik heb eenderde van Nederland aan bh's en sokken geholpen - en later manager van 250 winkels. Na een paar jaar dacht ik: dit kan het niet zijn. Ik werkte vaak tot s avonds laat en miste alles wat privé leuk is. Ik heb mijn baan opgezegd en ben in 2000 gaan wedstrijdzeilen op oude zeeschepen. Ik heb in Engeland in vier maanden mijn schipperspapieren gehaald, moest onderaan de ladder beginnen, heel leerzaam voor een carrièrevrouw. Na de schippersopleiding ben ik in vierenhalf maand van Bermuda, via New York en Canada, terug naar Engeland gevaren. Later dat jaar werd ik gebeld door een importeur of ik als interim-manager aan de slag wilde en ik dacht meteen: dit is het. Sindsdien verenig ik twee passies: eerst een jaar of anderhalf jaar een zware klus klaren op het land en dan ergens een half jaar of langer op zee varen. Op een boot krijg ik net genoeg geld om mijn biertjes te kunnen betalen. Ik verhuur mijn appartement en heb spaargeld. Als stuurman komt mijn managementervaring goed van pas. Het gaat om keuzes maken, ergens voor willen knokken. Nadeel is dat ik me snel ga hechten aan mensen en te snel afscheid moet nemen. Voordeel is dat ik heel scherp moet zijn en snel moet schakelen. Bij KLM werden ze wel eens moe van mijn geldingsdrang. Kun je dat mens niet uit mijn nek halen, zeiden ze dan. Ik moet veranderen en bouwen en soms ook mensen ontslaan. Nu ben ik na anderhalf jaar bijna klaar als interim-inkoopdirecteur bij V&D. Op 1 mei zit de klus er op en ga ik wedstrijdzeilen op de Middellandse Zee. Ik blijf dromen van de Pacific, daar ben ik nooit geweest.

≈



TOEKOMSTVISIE

Zeemanskoor Rumor di Mare – reacties van de zangers

Tijdens de Algemene Ledenvergadering van het Leids Zeemanskoor Rumor di Mare op 3 maart 2008 presenteerde het bestuur een toekomstvisie. De leden gingen daarna in groepen uiteen om over deze visie van gedachten te wisselen en een aantal vragen te beantwoorden. In deze bijdrage een impressie van de reacties.

I. Repertoire

Het Bestuur kiest voor voortzetting van het huidige beleid. Wat is je mening daarover?

Reacties:

De overgrote meerderheid van de zangers ondersteunt de voortzetting van het huidige beleid met betrekking tot de repertoire keuze. De consequentie is dat verhoudingsgewijs het aantal Nederlandstalige liederen zal verminderen. Nieuwe liederen zullen veelal niet Nederlandstalig zijn. Voor sommige zangers zal dat betekenen dat ze hulp nodig hebben bij de uitspraak.

Er wordt voor gepleit om de diversiteit van het repertoire uit te breiden en dit niet te beperken tot historische shanties, maar ook eens te kijken naar moderne Nederlandse liederen zoals de nummers van de '4 Tuoze Matroze'.

Er is behoefte aan een overzicht van de criteria die de Muziekcommissie hanteert bij het selecteren van nieuwe liederen.

II. Koor

Het bestuur kiest voor:

- Voorzetting van het huidige beleid van het zogenaamde Klein Koor
- Een herschikking voor wat betreft plaatsbepaling van zangers op basis van stembereik
- Beter uitspraak en begrip van teksten
- Voorzangers kiezen op basis van stem, kwaliteit en expressie dat bij een bepaald lied hoort. De muziekcommissie bepaalt.

Wat is daarover je mening? Heb je suggesties hoe we jullie daarbij kunnen helpen bijvoorbeeld uitspraak en begrip van teksten?

Reacties:

Het huidige beleid met betrekking tot het kleine koor kan worden voortgezet. De zangers moet worden gewezen op het feit dat zij zelf moeten aangeven of ze al dan niet voor het kleine koor willen worden uitgenodigd.

Het bestuur wordt geadviseerd de balans van het aantal optredens van het kleine koor en het grote koor in de gaten te houden. Ondanks het feit dat onderkend wordt dat het kleine koor optredens voor het grote koor genereert.

Over de herschikking voor wat betreft de plek van de zangers in het koor op basis van stembereik, wordt verschillend gedacht. De één vindt het een uitstekend idee dat de kwaliteit ten goede komt, de ander vindt het maar niks.

Bijna alle zangers willen graag weten wat en waarover ze zingen. Voorgesteld wordt om voor alle niet-Nederlandstalige liederen een vertaling in het Nederlands te maken. Met mogelijk een uitleg indien de Nederlandse vertaling nog niet voldoende aangeeft waarover wordt gezongen.

Niet-Nederlandstalige liederen waarvan de tekst moeilijk uit te spreken is, moeten vaker worden geoefend. Mogelijk helpt ook het gezamenlijk hardop uitspreken van de tekst. Ook hier geldt "oefening baart kunst". Het lied "C" est Dans La Ville De La Rochelle" wordt als moeilijk ervaren.

Het huidige beleid met betrekking tot voorzangers kan worden gecontinueerd. Opgemerkt wordt dat, als de keuze voor een voorzanger voor een bepaald lied eenmaal is gemaakt, daar ook aan vastgehouden moet worden (ook door de dirigent). De muziekcommissie wordt geadviseerd om bij de keuze van de voorzangers wat ruimer te kijken dan de huidige bekende kleine groep. Er is meer talent in het koor. De geselecteerde zanger moet natuurlijk zelf wel willen voorzingen en de kwaliteit moet aan de maat zijn.

III. Repetities

Het bestuur kiest voor;

- *Extra repetities bij nieuwe liedjes voor muzikanten en voorzangers*
- *Uit het hoofd zingen*
- *Meer beweging en mimiek van de leden.*

Hoe kunnen we jullie helpen bij het uit het hoofd zingen?? Ben je het er mee eens?

Reacties:

De extra repetities voor voorzangers en muzikanten vindt iedereen nuttig.

Het uit het hoofd zingen van de liederen geeft de nodige hoofdbreken. Hierover wordt zeer verschillend gedacht. Sommigen benadrukken dat plezier beleven aan het zingen belangrijk is en er niet te veel eisen moeten worden gesteld. Anderen vinden het juist plezierig dat er eisen worden gesteld, omdat dat helpt om bij optredens goed voor de dag te komen en..... prijzen te winnen.

Er moet naar mogelijkheden worden gezocht om de zangers te helpen bij het uit het hoofd leren van de liederen. Suggesties die worden gedaan zijn:

- bij de repetities geen liederenboeken gebruiken, maar tekst met overheadprojector projecteren op de muur;
- muziek voor de verschillende partijen, vooral bas en bariton, op een geluidsdrager zetten, zodat de zangers thuis kunnen oefenen;
- Ook zou men, tussen de repetities in, meer in kleiner verband kunnen repeteren.

Meer beweging en mimiek hebben volgens de meeste zangers een toegevoegde waarde, maar het moet dan wel goed gebeuren. Met andere woorden: meer oefenen. Er wordt ook gewaarschuwd om het niet te overdrijven en er een show van te maken. Voorgesteld wordt om van meerdere adviseurs gebruik te maken.

De verschillen partijen (bas / bariton / tenor) moeten beter worden geoefend.

Na de pauze geen drank mee de repetitie ruimte in.

IV. Optredens

Het Bestuur kiest voor:

- *Een andere opstelling van koorleden. Niet op basis van lengte maar op basis van uistraling, beweging, uit het hoofd zingen, dus kwaliteit.*
- *Buitenlandse optredens. Deze komen dan geheel voor rekening van de leden. In Cuxhaven betaalde Rumor de overnachting. Door meerdaags verblijf zijn de kosten van dirigent en reiskosten hoger dan normaal.*

Wat is je mening over bovenstaande punten? Aan een buitenlands optreden zijn extra kosten verbonden. Ga je dan nog mee?

Reacties:

De zangers begrijpen de keuze van het bestuur met betrekking tot de opstelling van koorleden tijdens optredens, maar vinden het in het algemeen geen goede oplossing voor het geconstateerde probleem. Inderdaad komt het voor dat een aantal zangers tijdens optredens



er niet enthousiast - en er soms zelfs chagrijnig - bij staat. Het minste wat je van een zanger mag verwachten, is dat hij uitstraalt plezier in het zingen te hebben. Als hij dat plezier eens een keer om wat voor reden dan ook niet kan uitstralen (we hebben allemaal onze dag wel eens niet) dan is het beter als hij niet op de voorste rij gaat staan. Er wordt ook opgemerkt dat er bij de presentatie van de laatste CD en bij Hoorn door Paul goed werk is gedaan (hol staan, bol staan, posities koorleden, wel of niet de voorzanger aankijken) maar dat dit daarna al weer snel is verwaterd. Aanbevolen wordt om, als Paul of een andere adviseur eenmaal langs is geweest, iemand aan te wijzen die dit regelmatig met het koor doorneemt. Ook zouden video-opnames van optredens gemaakt kunnen worden "tot leering ende vermaak".

Er is bijna unaniem bijval voor het beleid van het bestuur om reis- en verblijfkosten voor (buitenlandse) optredens voor rekening van de zangers te laten komen. Voor de zangers die de reis- en verblijfskosten van een buitenlands optreden niet kunnen dragen, zou een fonds kunnen worden opgezet waaruit gesponsord kan worden. De reis en de verblijfsaccommodatie zien de zangers wel graag geregeld door het bestuur.

De zangers zijn benieuwd naar de pogingen van het bestuur om voor buitenlandse optredens te worden uitgenodigd. Op de vraag in het voltallige gedeelte hoe er wordt geprobeerd om een buitenlandse reis te organiseren of er voor te worden uitgenodigd wordt ter plekke een bevredigend antwoord gegeven. Het dient aanbeveling deze pogingen/vorderingen regelmatig met het koor te delen.



V. Overige

Indien jullie nog suggesties hebben die leiden tot verbetering van onze vereniging, breng ze dan in je groepje naar voren.

Reacties:

De groepsleden vinden deze vorm van jaarvergadering een prima oplossing.

Kleding moet weer eens bekeken worden: bijvoorbeeld of wel of niet uniformiteit gewenst is? Vooral bij festivals kan uniformiteit in kleding geen kwaad. De t-shirtjes worden door een substantieel deel van de zangers als te armoedige kleding ervaren.

Er moet een spreekstalmeester komen die meer schwung in presentatie brengt. Het mag best meer een act/entertainment worden !!!

CD-Fonds op zich prima, maar houd wel rekening met kosten voor nieuwe leden (moeten ook al 25 euro inschrijfgeld betalen).

Handhaaf de voor het publiek herkenbare liederen in het repertoire. Stem het liederenprogramma voor een optreden af op de doelgroep en de locatie.

Thijs Breet – secretaris

ZILT BLOED

Mijn moeder was Scheveningse (Pieje Rog: Nel in het gebruik). Mijn vrouw komt uit Katwijk (Jobje Ouwehand: Joke in het gebruik) Als ik met Joke óp Scheveningen lángs de boulevard loop, zeg ik: "Kijk, dat is mijn zee". Als we ín Kattek óp de wurft lopen, zegt Joke: "hoor je mijn mêwen skrêwen?"

Mijn Scheveningse grootvader heeft nog op een zeillogger gevaren. Later werd hij schipper op een treiler, totdat hij door het hospitaalkerkschip De Hoop van boord werd gehaald. Een maagzweer had hem geveld. Sommige mensen moeten geen verantwoordelijkheden op zich nemen Ook al lijken ze daar geschikt voor.

Toen mijn vader verkering kreeg met één van de vele dochters van die Scheveninger en als landrot in die vissersfamilie probeerde te integreren, zag hij zich genoodzaakt zich aan te passen. Hij monsterde aan op een vrachtschip naar Haifa. Het is bij die ene reis gebleven en hij heeft er later nauwelijks meer een woord aan vuilgemaakt. Sommige mensen moeten geen dingen doen waar ze niet voor in de wieg zijn gelegd. Ook niet als ze verliefd zijn.

Mijn schoonvader Ouwehand deed wat van hem werd verwacht en voer vanaf zijn dertiende jaar tot behouden teelt mee op een Katwijkse viskotter. Eén reis, misschien twee of drie... Sommige mensen.... Zijn ambitie lag meer in de grote vaart. Hij heeft op onze grote passagiersschepen menig repatriant de edele kunst van het zeilen en zwemmen bijgebracht en de halve wereld gezien. In Rotterdam herinnert Hotel New York nog aan dat rijke nautische verleden.

Erf je nou zilt bloed met zo'n voorgeslacht? Ik weet het niet. We brengen wel heel veel vrije tijd op zee door. Aan de andere kant is Joke altijd zeeziek aan het begin van ons vaarseizoen. Mij hoeft je geen vis voor te zetten, ondanks of misschien juist door al die zootjes¹ die mijn familie van boord voor ons meebracht.

ECHT ZEESCHIP

Na een Spanker en een onduidelijk kajuitzeilbootje kocht ik in 1980 mijn eerste echte 'zeeschip'. Een mooie overnaadse S-spant. Een soort vergrote Folkeboot: Iroko op eiken



Mijn eerste 'zeeschip'

spanten. Een enorm schip voor die tijd: ruim acht meter mat ze wel. In de zomer hing iedereen er verlekkeerd omheen. 's Winters schuurde ik mij in mijn uppie het leplazerus.

Mijn schoonvader vond het wel aardig om een dagje met ons mee te gaan. Hij stond aan het roer als "schipper naast God" en koerste recht zo die gaat in een rietkraag. En intussen maar lullen, over de Waterman, de Sibayak of de Willem Ruys. Dat wij met onze notendop ook op zee voeren, dacht hij maar liever niet over na. Vrijwillig een haven uitvaren

was natuurlijk ronduit belachelijk.

Mijn vader vond het allemaal prachtig zolang we maar op de motor voeren. Schuingaan vond hij helemaal niks. Ik begreep toen ook waarom die reis naar Haifa in toen nog Palestina² hem

zo slecht was gekomen. Mijn moeder toonde haar ware vissersbloed, al was het op de Westeinder. Zij offerde royaal haar maaginhoud aan Neptunus en het kon haar vervolgens niet gek genoeg gaan.

ZEEMIJN

De vorige eigenaar van mijn boot was ermee naar Gdansk gevaren. Een soort sentimental journey. Zijn grootvader was tijdens de oorlog met zijn klipper vol hout voor de Poolse kust op een zeemijn ten onder gegaan. De reis was hem afgeraden, gezien de omstandigheden. Hij was eigenwijs, hij deed diezelfde reis al sinds jaar en dag en het zou allemaal wel meevallen. Mijn voorganger heeft de reizen van zijn grootvader na willen varen om gevoel bij die geschiedenis te krijgen. Een enorme moeilijke operatie in 1975 omdat de toenmalige regimes aan de Oostzeekust op de minuut wilden weten wanneer je ergens aankwam. En, dat is moeilijk te zeggen met een klein zeilbootje.

Maar ze hebben het gered en zijn – in tegenstelling tot opa - ook weer heelhuids teruggekomen. Daarnaast zijn er met de boot nog wat rondjes om Engeland gevaren, zodat ze haar zeewaardigheid wel had bewezen.

Dat kunnen wij dus ook, dachten wij. Toen nog niet zo goed wetend dat zeewaardigheid voornamelijk van de bemanning afhangt. Een jaar na aankoop van het schip zijn we meteen ook maar naar de Oostzee gevaren. Via het Kielerkanaal (Noord-Oostzeekanaal of Kaiser Wilhelmkanaal) naar Denemarken. Alleen met een log en een kompas, meer had je niet. Ik had toen zelfs nog geen marifoon. Vrijwel niemand trouwens.

Wat wij kennelijk wel hebben is zilt bloed. Anders hou je het al die jaren niet wekenlang met elkaar op zee uit.

¹ Een zootje is een maaltje vis dat de bemanning na een reis meekreeg

² Palestina – nu deels Israël- was toen nog (1947) mandaatgebied van de Britten

Cees Meijer
a/b Stella Maris

21 juli 7.30 uur opgetuurd en de overige kilometers
naar het Kielerkanaal af. In de
binnen van Brunsbüttel is er onbekend
druk. We kunnen naar de hand opdat er
geen pezzant naar binnen is met
twee boten naar ons. 35 m.
Anker nog een wachting gemaakt.

22 juli Om 6.30 uur lagen we voor de sluis.
We hebben daar nog een uur ge-
legen voor we verder geschied. Bij
een overigens mij niet. Opzij
met de motor bij naar Oltmünde (87 m).
Nu moeten we tot 13.00 uur wachten
op laag water om verder te kunnen.
Oltmünde naar het portaal, zweeft
er.

Nord-Ostsee-Kanal
Durchgangsverkehr
Berechtigungskarte Nr. 09543 *
(nicht übertragbar)
für ein Sportfahrzeug bis 8 m Länge
zur einmaligen Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal
von Brunsbüttel nach Kiel-Holtenau am 19
Kiel-Holtenau
Befahrungsabgabe 1,60 DM

Hinweis:
Auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) gelten die Bestimmungen der Seeschiff-
straßen-Ordnung mit der dazugehörigen Bekanntmachung der Wasser- und
Schiffahrtsdirektion Nord in den jeweils gültigen Fassungen.
Diese Berechtigungskarte ist vor Antritt der Kanalfahrt dem Schleusenmeister
vorzulegen. Den Anordnungen des Schleusenpersonals ist Folge zu leisten.

Wasser- u. Schiffahrtsdirektion Nord
- KIEL -
NOK 212 W- u. S-Dir. Nord

Logboek juli 1981 doorvaart met sluisbriefje Kielerkanaal

In de NRC van Zaterdag 9 februari las Jack Vlieland een eerste reisverslag van een Rotterdamse straatjongen, dat veel later als scheepsarts meevaart met De Eendracht. Leuk om te lezen - met dank aan Tarcies Carlier en de NRC.

Een Rotterdamse jeugddroom

Aanmonsteren op een zeilend zeeschip en wakker worden als scheepsarts. Voor de auteur komt een jongensdroom uit. In een korte serie beschrijft hij zijn ervaringen als parttime zeeman.

DOOR TARCIES CARLIER

Naar zee! Naar zee! Een Rotterdamse jongensdroom. Stoer. Maar met een bril op, ben je dat niet. Stoer. En kapiteins dragen geen bril. Of in ieder geval, toen niet. Vorige eeuw heb ik het over. Begin jaren zestig.

Nu moesten die kapiteins in die tijd nog wel iets met een sextant kunnen. Naar de horizon kijken. Een hoek kunnen aflezen. In de verte turen naar een boei met een lichtje. Moest zonder correctie kunnen, volgens de Inspectie van het Scheepvaartwezen.

Is uw bril dan nog nooit overboord gevallen?

Dus marconist worden of niet naar zee.

En matrozen dragen al helemaal nooit brillen.

Dus luchtmatroos geworden.

Aan de Parkkade liggen altijd mooie schepen. Straathonden zijn het. Roestig. Gebruikt. Soms een beetje erg. Sleepboten, omhangen met autobanden. Coasters. Uit allerlei landen. Denen, Noren, Engelsen. Maar ook uit Panama. Panama? Volgens de achterkant dan. New Jersey.

Kanaaleilanden. Aan de voorstevan vaak

verschillende namen over elkaar heen. Zeelieden in blauwe ketelpakken, matrozen met wollen mutsen. Met sigaret lusteloos hangend over de reling. Een verfrabber in de hand.

Bikken. Roest lijkt wel een ziekte. Overal vlekjes, soort van eczeem. Maar niet echt goed reagerend op zeewater. Gaat een patrijspoort open. Kok gooit een partijtje afgedankte aardappelen overboord. Heleboel krijsende meeuwen ineens overal. Authentieke zeegeluiden.

Daar aan de Parkkade. Net de Maastunnel onderdoor.

Die fietstunnel met roltrappen. En ik. Met een bril op mijn neus. En eigenlijk ook niet stoer. Kijkend naar dat vanzelfsprekende. Dat onopgesmukte. Dat noodzakelijke. Kalmerend en opwindend tegelijk.

Er leek ook iets van op mij af te stralen. En daarom kwam ik er graag. Op dagen dat ik vrij van school was. „Waar ga je zo vroeg naar toe?” vraagt moeder. Naar de boten kijken bij de tunnel. Kijken hoe ze komen aanvaren op de rivier. Van zee. Onder een waterig zonnetje.

Langzaam dichterbij komen. En ik maar hopen dat ze bij mij gaan aanleggen.

De georganiseerde chaos die dan op gang komt. Vrachtwagens op de kade. Leveranciers van alles en nog wat. Scheepsvirtualiën. Wabliet? Ja, de stores zijn aangekomen. Steenkolen Engels. Scheepsagenten. Scheepsreparatie bedrijfjes. Waterboten. Vuilcontainers die worden klaargezet. De politieboot die een kijkje komt nemen. Matrozen op het voordek. Met een keesje klaar in de hand. Zakjes zand, waaraan dunne werplijnen, vliegen door de lucht over me heen.

Het magische moment wanneer het schip zich weer verenigt met de kade en zijn autonomie verliest. Roeiers die intussen uit hun auto's zijn gestapt, vangen de lijnen handig op en leggen moeiteloos het schip vast met vuistdikke trossen.

Veel woorden worden er niet gesproken. En al helemaal niet door mij.

Alleen maar kijken, denken, dromen. Als vanzelfsprekend aannemend dat ik toch nooit een van hen zou kunnen worden. Ook zonder bril.

Een Rotterdamse luchtmatroos.

Toch zijn dromen soms gekke dingen.

Want niet alleen bijna een halve eeuw geduurd. Ook nog eens wakker geworden als scheepsarts. Op het zeilende zeeschip De Eendracht. Met thuishaven Rotterdam. Dat op donderdag 29 november 2007 vertrok vanaf de Wilhelminakade in Rotterdam.

De kade, die recht tegenover de Parkkade ligt, waar ik mijn jeugd verdroomde. Het zeegat uit. En niet zo'n klein beetje ook.

Door een, wat snel zal blijken, nogal tochtig Kanaal en over een winterse woeste Atlantische Oceaan naar Portugal. Lissabon.

Stad van de dichter Fernando Pessoa. Schrijver van de *Ode Maritima*. Een gedicht, dat geboren is aan de oevers van de Taag. Over het eeuwige aankomen en vertrekken van schepen.

Het zal bepaald een stormachtige tocht blijken te worden. Waarvan ik u op de hoogte zal houden.

Ik groet u allen. Met bril.



≈

Rumor di Mare zingt liederen van de zee...

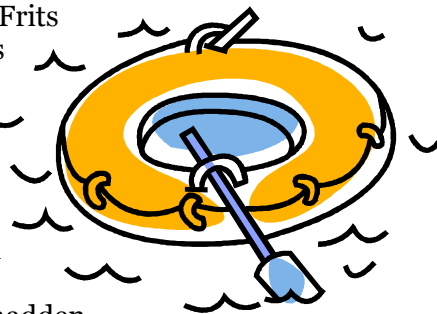


www.rumordimare.nl

OVER EEN VAREND VOORBEHOEDSMIDDEL OP AVON(D)TUUR

Zoals al aangekondigd in de vorige Scheepspost volgt nu deel twee.

Even voor jullie herinnering: het vorige deel ging over het feit dat Frits van der Mark, Piet Levahrt, Herman Hol en ondergetekende reeds enige seizoenen op de woensdagavond aan de Zomeravondwedstrijden op de Kagerplassen deelnemen en dat in toenemende mate met een stijgende eindscore. En dat in een prachtige oude zeilboot, de Draak 'Copine', die eigendom is van een goede vriend van Piet. Na die mooie woensdagavond, de 4^e juli, waarop wij na het zeilen 'nog even Leiden aandeden' voor een kroegbezoekje meldde Frits in een E-mail mij de volgende dag dat we, ondanks wat 'gedoe' aan boord, toch een mooie vierde plaats hadden behaald de vorige avond. Daarop mailde ik terug.....



Deel twee

Tja, en dat na al die ontberingen. Je krijgt er een 'rolberoerte' van om maar in de sfeer van gisteravond bij de onderboei te blijven.

De avond had voor mij had nog een staartje. Vol vertrouwen om 23.45 uur de tros weer los gegooit van m'n rubbertje (mijn gemotoriseerde rubber bootje waarmee ik mij altijd naar de zeilwedstrijden vervoer) na het Leidse Trechterbezoek. Zoals op de heenweg vol gas midden op de Singel, dat moet kunnen. Daar dacht Oom agent anders over. Groot zoeklicht vanaf hun auto op mij gericht (soort James Bond actie, ik hard door de Singel en zij scheuren op die bochtige weg er langs, en ik had het natuurlijk allemaal niet zo snel door, het was tenslotte al laat) klonk het door de luidspreker of ik maar effe naar de kant wilde komen. Gehoorzaam als ik ben volgde ik die instructie op.

Maar ja dan kom je waterplanten en zoai tegen, ondermeer een plastic zak die zich onmiddellijk vastdraaide in m'n schroef. Vol belangstelling stonden de twee dienders op het talud te wachten tot ik al peddelend en laverend tussen de waterlelies aan de kant was. (Als er nu een mooie maan had geschenen had het nog een romantisch tintje gehad, maar dat weerlichten gaf een heel andere sfeer).

Enfin, ik dacht ik stap maar uit en nam meteen al een voorschot op de door mij verwachtte uitbrander vanwege te hard varen en geen licht (had ik wel bij me trouwens), door te beamen dat ik te hard voer. Wie weet zou mijn begrip en coöperatief gedrag een boete voorkomen danwel verlagen.

Landrottenbrigadiers

Nou, te hard varen was niet hun eerste insteek om mij aan te houden en over een lichtje hoorde ik ze helemaal niet. 't Waren natuurlijk ook landrottenbrigadiers. Neen, ze wilden weten of mijn vaarttuigje werkelijk mijn eigendom was. Blijkbaar heb ik ongewild een beeld opgeworpen dat het jatterij was. Uiteraard vroegen ze toen of ik mij kon identificeren. Nee, natuurlijk niet. Dat neem je toch allemaal niet mee als je een wedstrijdje op de Kaag zeilt en toevallig nog effe de Leidse binnenstad aan doet? Dat kan alleen maar nat worden allemaal. Is het niet door omslaan wegens het voeren van de spi plat voor met harde wind dan wel door het kabbelen 'grondwater' in de 'kelder' van Breetveld (eigenaar van de boot en goede vriend van Piet Levahrt) z'n juweel.

Nadat ik ontkennend had gereageerd lichtten ze mijn doopceel en dat werd meteen gecontroleerd op het hoofdkantoor. Tijdens het wachten op de uitslag natuurlijk een sociaal praatje gehouden over het feit dat we zo lekker gezeild hadden op de Kaag en zo'n leuke afsluiter (met geweldige muziek.....) in de Trechter. Mij op een gegeven moment toch maar verontschuldigd dat ik alvast de plastic zak uit m'n schroef ging peuteren. Ze boden nog aan om te helpen het scheurijzer op de kant te trekken als dat hielp. Zoveel vriendelijkheid, waar heb ik het allemaal aan verdiend vraag je jezelf af.

Uiteindelijk de schade verholpen, vriendelijk afscheid van elkaar genomen waarbij ze mij nog een tweetal tips meegaven: bij woonboten rustig varen en uitkijken als het harder gaat onweren. Écht wel je beste vrienden!

Lag ik, toen ik net weer vol goede moed de terugtocht aanvaardde tussen die woonboten aan het Utrechtse jaagpad (of Veer?), ineens stil met een rokend motortje. Door die plastic zak actie was de koelwater doorstroming gestagneerd. Uiteindelijk ook weer verholpen. Vervolgens een prachtig tochtje huiswaarts gehad met weerlichten alom, maar zonder regen.

Kortom, weer een verhaal voor aan de bar en om de saillante details niet te vergeten dacht ik: laat ik het maar meteen opschrijven.

René Lignac

EEN NIEUW LIEDERENBOEK

Jullie zijn nu allemaal in het bezit van een nieuw bijgewerkt, verbeterd, opgeschoond, geactualiseerd, geïnterpunctioneerd liederenboek.

Alleen de omslag is niet vernieuwd. De oude is nog bruikbaar of anders heb je er nog wel één. Mooi denk je misschien, het werd tijd.

En ik zeg dan, dat is zo, maar het kost ook tijd.

Tijd die door een paar mensen van onze vereniging geleverd is.

Waar is zoal naar gekeken?

- Het gebruik van hoofdletters in titels en aan het begin van een regel
- Spelling en interpunctie (gebruik van lees- en zintekens)
- De plaats van het refrein
- Overige zangaanwijzingen

104 liedjes zijn stuk voor stuk intensief bekeken door:

THIJS, FRITS en JAN MARTEN

En wat minder intensief door een paar anderen.

En RENÉ zorgde voor de vermenigvuldiging.

Gedenk deze ambachtslieden wanneer u vrolijk uit uw nieuwe boek zingt.

Wees er zuinig op en geef de informatie niet klakkeloos aan andere koren. Het heeft ons geld en tijd gekost.

Jack



Liederen van de Engelse- en Schotse oostkust

Frits van der Mark

In het redelijk omvangrijke repertoire van Rumor komen er heel wat titels voor met een duidelijke geografische herkomst. Het kan zijn dat de naam van een stad, zoals bijvoorbeeld Hamburg, Nantes of La Rochelle, in de titel voorkomt. Bij Duruk uit Urruk of Ameland (West Zuid West) is het een eiland, in het geval van Katendrecht een stadswijk. Natuurlijk kan het ook zijn dat in de tekst een havenplaats wordt genoemd of op een andere manier de geografische locatie duidelijk wordt.

Het leek me aardig om eens na te gaan welke titels zijn terug te voeren op de oostkust van Engeland en Schotland. Ik kom op 6 liederen, hieronder worden ze besproken. Op het kaartje bij dit artikel zijn de in de teksten voorkomende namen terug te vinden.

Stormy Weather Boys

Soort: Oneigenlijk zeemanslied (?)
Traditioneel: ?
Schrijver/componist: onbekend

Voorzang/samenzang: voorzang

Omschrijving tekst en eventuele vertaling:

Het lied beschrijft een nogal ruwe tocht met een Thames barge van de Surrey Docks (Londen) naar Yarmouth in Zuid Engeland. Het begint met een half dronken schipper die uit de *The Dog and Duck*, een bekende kroeg in Soho (Londen), opgehaald moet worden. Hij heeft een meisje bij zich en meldt dat hij van plan is om het varen met de barge op te geven om met haar een boerderij te beginnen.

Bij het varen gaat er vervolgens van alles mis: de kok valt in het water, de schipper krijgt z'n kloten in het grootzeilblok en het schip loopt op de wal. De hoer (dat moet het meisje van de schipper zijn) is bang en gaat aan wal. Dan blijkt er bier aan boord te zijn. De bemanning gaat onderdeks maar de barge zeilt als een gek alleen door, totdat het schip op de zandbank de Nore (Tamesmonding) loopt. Hierna vindt de bemanning vermaak met een zeemeermin die opduikt en aan boord wordt genomen. Op het hoogst van het tij komt de barge weer los, het jongste maatje ziet een geest in het topzeil.

De barge is weer onderweg en de geest stuurt het schip, terwijl de kok het droesem van het bier van de schipper opdrinkt. Uiteindelijk wordt de haven van Yarmouth gezond en wel gehaald. Na alle angst en schrik eindigt de bemanning in de kroeg de *Druids Arms*.

Achtergrond & verklaring:

Wordt een 'bawdy British ballad', oftewel een schuin Brits volksliedje genoemd.

Volgens Palmer in 'The Oxford book of seasons' is het het enige lied dat specifiek over de 'sprintsail bargemen of the eastcoast of England' gaat. Een eerdere en mogelijk originele versie van het lied heeft nog twee coupletten meer en wijkt hier en daar wat af van onze tekst.

Fiddlers Green

Soort: Oneigenlijk zeemanslied
Traditioneel: nee
Schrijver/componist: John Connolly and Bill Meek (circa 1965).

Voorzang/samenzang: voorzang

Omschrijving tekst en eventuele vertaling:

Het lied omschrijft hoe het paradijs van de visserman eruit ziet. Namelijk: met een heldere hemel en spelende dolfijnen, met kroegen en mooie meisjes, gratis bier en flessen rum die aan de bomen groeien.

Achtergrond & verklaring:

Fiddlers Green komt voor in een oude Ierse legende. Het is een plek met eeuwigdurende vrolijkheid, een viool die nooit met spelen stopt en dansers die nooit moe worden. De zeeman kan deze paradijselijke plek vinden door met een roeiriem over de schouder land inwaarts te lopen. Als hij op een plek aankomt waar de mensen vragen wat hij draagt, heeft hij Fiddlers Green gevonden.

John Connolly schreef ook Grimby Lads. Zowel dit nummer als Fiddlers Green staan op de CD 'Trawlertown and the singing of the sea' die Connolly in 2000 uitbracht.

Grimsby Lads

<u>Soort:</u>	Oneigenlijk
<u>zeemanslied</u>	
<u>Traditioneel:</u>	nee
<u>Schrijver/componist:</u>	John Connolly and Bill Meek (circa 1965).



Voorzang/samenzang: voorzang

Kaartje van de oostkust van Engeland en Schotland, aangegeven zijn de namen van de plaatsen die in besproken liedteksten voorkomen

Omschrijving tekst en eventuele vertaling:

Het lied gaat over het harde leven van de 'jongens uit Grimsby' een vissersplaatsje aan de oever van de Humber, oostkust van Engeland. Billowing deep kan vertaald worden als golvende diepte.

Achtergrond & verklaring:

John Connolly schreef ook Fiddlers Green. Zowel dit nummer als Grimby Lads staan op de CD 'Trawlertown and the singing of the sea' die Connolly in 2000 uitbracht.

Three score and ten

<u>Soort:</u>	Oneigenlijk zeemanslied, mogelijk forebitter
<u>Traditioneel:</u>	ja, zie hieronder
<u>Schrijver:</u>	William Delph

Voorzang/samenzang: voorzang

Omschrijving tekst en eventuele vertaling:

Smack, scheepstype voor de visserij op de oostkust van Engeland.

Achtergrond & verklaring:

De tekst van dit lied is afgeleid van een gedicht geschreven door William Delph, een visser en schrijver uit Whitby of Grimsby. Het is geschreven ter nagedachtenis aan de vissers die in de zeer zware storm van 8 en 9 februari 1889 ('The Dreadful Gale from Grimsby and Hull') omkwamen op de Noordzee. De tekst van het gedicht werd gedrukt op pamfletten en verkocht om een fonds te stichten voor gezinnen, waarvan een vader of zoon op zee was gebleven. Acht vissersschepen uit Grimsby en twee uit Hull gingen verloren. In totaal vergingen er zo'n 15 schepen en kwamen er tussen de 70 en 80 mensen om.

De verklaring van de titel van het lied is als volgt. 'Score' betekent 20, net zoals voor 12 het woord 'dozijn' wordt gebruikt. 'Threescore' betekent dus 60. Het woord wordt al gebruikt in de John Wyclif's Bijbel en gaat dus minstens terug tot het jaar 1388. 'Three Score and ten' is dus 70, het aantal vissers dat in de verschrikkelijke storm van 1889 omkwam.

Het lied werd via mondelinge overlevering doorgegeven, verloor 6 van de 8 coupletten en kreeg er een nieuwe bij. Dit is het laatste couplet waarin foutief de maand oktober wordt gebruikt. In 1957 werd de mondeling overgebrachte versie van master mariner Mr. J. Pearson of Filey opgeschreven. Met een aantal kleine veranderingen werd het vooral in de zestiger jaren een populair lied op de folksongfestivals. Vanwege het gegeven dat de tekst van het lied mondeling werd overgedragen kunnen we het eigenlijk wel traditioneel noemen.

The Bonny Ship the Diamond

<u>Soort:</u>	Forebitter
<u>Traditioneel:</u>	ja
<u>Schrijver:</u>	onbekend

Voorzang/samenzang: voorzang

Omschrijving tekst en eventuele vertaling:

Vrolijk afscheidslied van walvisvaarders die zichzelf moed inzingen voor een reis die jaren kan gaan duren. De gedachte aan de jonge vrouwen die op hen wachten en nieuwe overwinningen geeft hen de moed om door te gaan.

Achtergrond & verklaring

Het schip de *Diamond* waarover gezongen wordt heeft echt bestaan, het vertrok voor het eerst in 1812 uit Peterhead (Noord Oostkust van Schotland), voor de walvisvangst naar de Davis Straits en Melville Bay (Noordwest Groenland). Zeven jaar later zou het schip in het pakijjs verloren gaan.

Henry Martin

<u>Soort:</u>	Forebitter / ballade
<u>Traditioneel:</u>	ja
<u>Schrijver/componist:</u>	onbekend

Voorzang/samenzang: voorzang

Omschrijving tekst en eventuele vertaling:

Van deze Schotse traditional, die minstens drie eeuwen oud is, bestaan vele versies. De tekst is gebaseerd op het waargebeurde verhaal van een familie die leefde tijdens het bewind van Henry VIII. Een Schotse officier, Sir Andrew Barton (Henry Martin is waarschijnlijk een verbastering van de naam Andrew Barton), werd aangevallen door de Portugezen. Aan twee van zijn zoons werden kaperbrieven uitgegeven. Omdat de Schotse broers onvoldoende Portugese schepen konden vinden, begonnen ze Engelse schepen lastig te vallen. Koning Henry VIII gaf de Graaf van Surrey opdracht om deze piraterij te beëindigen. Zijn twee zoons kregen twee schepen onder bevel. Hen lukte het de Barton-broers te overmeesteren. Op 2 augustus 1511 keerden zij triomfantelijk met hun Schotse gevangenen terug aan wal.

Achtergrond & verklaring:

De eerste gedrukte versie stamt uit de vroege 17^{de} eeuw en bestaat uit 82 coupletten. Door de jaren heen is het lied door mondelinge overlevering korter geworden en is de naam van Andrew Barton veranderd in Henry Martin.

Zanger en volksmuziekdeskundige A.L. Lloyd schrijft dat Henry Martin een van de meest gezongen ballades van onze tijd is. Het is ondermeer door Joan Baez, Donovan, Bert Jansch, Figgy Duff en Broadside Electric opgenomen.

≈ **MANNEN BEDANKT...** ≈

Groot was mijn verbazing toen ik maandag 3 maart jl. door Frits werd ontvoerd naar een donkere zolder van het Koetshuis de Burcht. Op dat moment had ik een aangenaam verpozen in het gezelschap van mijn vrouw en goede drinkmaat Jan van der Stoep aan de bar van de naastgelegen Sociëteit De Burcht, wat ook niet helemaal per ongeluk door Jan zal zijn georganiseerd. Na enige worsteling met de trap kwam ik boven en trof daar de Algemene ledenvergadering aan in een groot nadenkend geheel, dit bleek een “vergadering nieuwe stijl” te zijn. Enigszins verdwaasd door dit al werd ik ontvangen door voorzitter Jack die enige minuten later serieus tegen mij begon te oreren aangaande mijn verdienste jegens de vereniging. Het was eigenlijk te veel om op te noemen en ik was verbaasd over wat ik in die jaren allemaal had gedaan. Ik heb het dan ook altijd met plezier gedaan en nooit als een last ervaren. Het was eerder een kwestie van 99% inspiratie en 1% transpiratie. In mijn verbouwerering heb ik de bevordering tot Lid van Verdienste aanvaard maar ben vergeten jullie allemaal te bedanken voor deze “benoeming”. Ik neem deze eretitel dan ook serieus en zal zeker nog wel eens naar een repetitie of optreden komen. Mannen bedankt, we zien elkaar nog wel eens maar eerst ga ik een paar weken naar de zon.

Hasta la Vista!!

Don Pepe

P.S.

In een recent afgenomen interview werd me gevraagd “mis je het koor al”. Waarop ik toen spontaan zei: “helemaal niet”.

Dit trek ik in, bij het zien van al die vertrouwde bekkies op die zolder kreeg ik toch wel een wee gevoel in de maagstreek.

(kort uittreksel) Statuten vereniging Zeemanskoor Rumor di Mare

Lidmaatschap

Artikel 4.4

Leden van verdienste zijn die niet-leden die wegens hun buitengewone verdiensten voor de vereniging op voorstel van het bestuur of van tien leden door de algemene vergadering als zodanig zijn benoemd en die deze benoeming hebben aanvaard.

Le Tour de France



Reisverslag 2006

Van Vaudemange naar Parijs

De vorige keer zijn we gestopt met de mededeling dat de sluiswachters in het vaargebied van Parijs zouden gaan staken en de aankondiging van mouterij op de Flylân.

Maandag 3 april 2006

Bij de laatste sluis van het vaargebied Marne zei de sluiswachter dat de Parijse collega's morgen gaan staken. Maar, zei hij, ik denk dat je doorvaart tussen de sluis en de barrage kunt gebruiken. Dat moest hij me maar eens uitleggen. De situatie op de rivier is meestal een stuw met daarnaast een sluis. Op de Maren zit er tussen de sluis en de stuw een opening die met lange pennen dicht gemaakt kan worden en die weer open gaat als het water normaal stroomt.

In het voorjaar zit deze ongeveer 6 à 7 meter brede opening dicht. De sluizen zijn daar 5.10 meter breed, en daar past een peniche (vrachtboot) precies in. De "ophaalbare" stuw is dus wat breder want je moet er met snelheid doorheen. En als het goed stroomt, dan moet het wel in één keer goed gaan. En het stroomt goed. Ik leg het Niek en Bart uit. Bart zegt resoluut: "dat doe ik niet. Ik wil er niet langs op die manier." Niek wel.

Dan stap je maar af ergens voor de sluis en ga je op de fiets verder, en pikken we je later weer op. "Dat doe ik ook niet, ik spreek geen Frans als ik de weg kwijt raak."

"Dan blijf je maar aan boord", zeg ik. Hij wordt pissig en zegt niet veel meer.

Om 15.00 uur komen we bij een mooie aanlegplaats en leggen aan.

Ik ga bellen met de volgende sluiswachter. "Je kunt er morgen niet langs: niet door de sluis en de pennenstuw is ook dicht." Ik probeer hem nog te vermurwen met het aanbod van een paar flessen wijn. Maar dat heeft geen effect. Ik besluit om die dag zo dicht mogelijk bij een grote stad te komen zodat er altijd nog per trein naar Parijs kan worden gereisd. Ik geef vol gas en met 17 kilometer per uur gaan we over de Marne. Bij de eerstvolgende sluis vraagt de sluiswachter als we schutten: "Ou est mon vin?" Die had je morgen kunnen verdienen als je open zou zijn. We lachen er samen om. Als we de volgende sluis halen, dan kunnen we nog een heel stuk richting Parijs varen zonder een sluis tegen te komen. Om 10 voor 6 bij de sluis, maar die is en blijft dicht. De pennen tussen de sluis en de stuw zijn weg, dus je kunt er door. We gaan aan de kade voor de sluis liggen in het zonnetje bij het plaatsje Isles les Meldeuses. Morgen vaar ik dus door de opening tussen sluis en stuw. Benieuwd wat Bart doet. Hij zegt

bijna niks.

Maar eerst eten kopen in het kleine dorpje. Het wordt rijst met ratatouille. Ik laat de rijst aanbranden en schep het bovenste gedeelte er af. Dat eet ik niet, zegt Bart. Dan niet, en Niek probeert de stemming er in te houden en beweert dat hij nog nooit zo lekker rijst met ratatouille heeft gegeten. We kennen Bart als iemand die recht voor zijn raap is, met soms ongenueanceerde uitspraken, maar wel met het hart op de goede plaats. De gesprekken die meestal 's avonds na het eten hebben vloten dit keer niet zo. Backgammon is de oplossing.



Dinsdag 4 april 2006

Ik word wakker en de rivier zit potdicht met mist. We blijven liggen, hebben een lekker ontbijt en het is om 09.30 uur nog te mistig om te varen. . Dan klaart het langzaam op en het moment komt naderbij dat er gevaren gaat worden. Plotseling hoor ik het stampen van een motor en we kijken naar buiten en daar komt een peniche aangevaren stroomopwaarts, en die vaart zo door de opening, waar eens de pennen zaten. Een pracht gezicht, half in de mist en half in de zon.

We gaan varen, roep ik en vraag: gaat iedereen mee?

Er wordt positief op geantwoord en niet opgeantwoord ,en even later varen we met de stroom mee tussen de sluis en de stuw door. Geen enkel probleem.

Wat later vraag ik Bart: "en hoe vond je het?"

Goed, zei hij.

Later, toen het onderwerp weer eens ter sprake kwam zei Bart: "Ik dacht dat je van de 2 meter hoge stuw naar beneden wilde varen."

De morgen verloopt verder rustig. Tegen 13.00 uur zijn we in Meaux. Meaux is bekend om zijn overheerlijke brie, de zogeheten Brie de Meaux.

Maar Meaux staat ook bekend bij de schippers op de Marne om de lastige invaart bij de sluis als het hoogwater is en hard stroomt. Dat doet het allebei. En tot onze verbazing is de sluis in bedrijf; geen staking. Geen 2 rode lampen, maar op dit moment één rode lamp. We besluiten om ons niet aan te melden, maar Meaux te gaan verkennen en eten te halen voor die dag. We leggen aan en maken een leuke wandeling door het prachtige Meaux, kopen eten en gaan daarna aan boord lunchen.

Na de lunch kijk ik in het vaarboek om informatie in te winnen over de invaart van de sluis. De Marne loopt door de stad, maar kan je niet varen vanwege een stuw en ondiepten. Er is een kanaal gegraven van 10 km. Het belangrijkste is dat je in de rivier keert en stroom tegen de sluis benadert. Ik meld me met de marifoon en het toeval wil dat er net een schip uitkomt en ik kan er gelijk in. Even tegen de stroom in varen, sterk bakboord aanhouden en met een beetje snelheid de sluis in en daarna in zijn achteruit. En we liggen.

Binnen 15 minuten zijn we de sluis uit en varen een heel stuk langs de rivier. Aan het einde van het kanaal is een tunnel van 500 meter en de doorvaart wordt met verkeerslichten geregeld.

We varen weer op de rivier en op de kaart zie ik even verderop vlak voor het plaatsje Lagny een aanlegplaats voor de nacht. We kijken goed over bakboord, maar we zien niets wat op een aanlegsteiger lijkt. Als we bij de brug zijn, dan zijn we te ver volgens de kaart. Dus we keren om en kijken nu goed over stuurboord, en we zien nog niets.

Weer omkeren en plotseling zie ik een vuilnisbak in het water staan, alleen de bak steekt boven het water uit. Het water is dus te hoog en de kade met aanlegsteiger zit onder water. Dat wordt dus doorvaren en op de kaart is de eerstvolgende aanlegplaats 13 kilometer verder. We varen nog op de rivier , maar moeten weer een stukje kanaal nemen en aan het einde van het kanaal is een sluis en direct daarna in de rivier is een jachthaven. We moeten doorvaren, willen we de laatste sluis nog kunnen halen. Om 18.00 uur gaat de sluis dicht. We zijn er om 5 voor 6 en ik vraag de sluiswachter of het nog kan, maar ik weet eigenlijk al het antwoord: demain à neuf heure et bon soirée monsieur. (morgen om negen uur en prettige avond meneer)

We leggen de Flylân vast aan de wachtsteiger en zien aan de ander kant van de landtong, de jachthaven. Maar wat we ook zien is op 50 meter afstand een camping met, naar blijkt, warme douches.



Dat is dus weer geregeld. We gaan douchen, dat kan ook aan boord, maar zo is het gemakkelijker.

We eten die avond heerlijk couscous bij een echte Marokkaan in Neuilly sur Marne. We zijn nog maar 12 kilometer verwijderd van de Seine.

Woensdag 5 april 2006

Vandaag komen we in Parijs aan. Veel eerder dan verwacht, want door de onzekerheid van de stakingen hebben we onderweg niet zoveel bekeken als gebruikelijk. Lekker doorgevaren en dan gaan we Parijs maar beter bekijken. Als we de sluis die voor ons ligt zijn gepasseerd, komen er nog twee sluizen, St Maur en St Maurice en een souterrain (tunnel) van enkele honderden meters.

Een ander probleem komt om de hoek kijken, waar laat ik het schip de komende weken liggen. De plannen zijn gewijzigd. Bart en Niek ga vrijdag naar huis. Corrie en de twee dochters Marlies en Femke komen die dag in Parijs aan. Samen zouden Corrie en ik rustig verder de Seine opvaren richting het Zuiden en eind april zouden vrienden aanboord komen.. De weersvooruitzichten voor de komende weken zijn slecht, koud weer, regen en dus veel stroming op de rivier. Dat is dus onaangenaam vaarweer. We stoppen met varen.

Ik ga een aanlegplaats zoeken voor de komende 3 weken en dan komen we eind april terug om verder te gaan. Onderweg in de jachthaven van Nogent sur Marne informeer ik naar de mogelijkheden. Het kan en het kost € 160 per maand en de auto kan dan op het terrein blijven staan. Ik spreek met de havenmeester af dat ik de auto donderdag kom brengen want die staat nog steeds in Epernay, de champagnestad.

We varen door en komen bij het souterrain, en moeten in het bassin dat daarna komt, een poosje wachten omdat er vrachtschepen aankomen, en die gaan voor. Ik kan nergens aanleggen en er staat een straffe wind die het schip telkens aan lagerwal wil blazen. Ik moet bij de sluis wegblijven want het vrachtschip dat er uit komt moet de draai naar het souterrain maken. Telkens de kop op de wind gooien en een beetje voor en achteruit varen.

Ik mag de sluis St Maur in, het schutten gaat snel en wat later zijn we op weg naar de laatste sluis van de Marne, St Maurice. Een kilometer voor de sluis varen twee peniches en die halen een drijvende bok in. Ik haal de drijvende bok ook in en vaar achter de peniches aan. Ik meld me bij de sluis met de marifoon. De communicatie via de marifoon gaat niet altijd even vlot. Ik ben de Franse taal genoeg machtig om me zelf volgens de procedures aan te melden. En als de sluiswachter dan antwoordt met "c'est bien , je le preparai" (het is goed, ik zal 'm klaarmaken), of "attend, il vient un commerce" (wachten, er komt een vrachtschip), dan lukt het allemaal wel. Maar soms zegt een sluiswachter veel meer terug dan ik eigenlijk hoop. Dat doet hij dan ook heel snel met een uitspraak die ik niet op school heb geleerd en daarbij kraakt de marifoon ook nog en is er motorlawaai. Kortom een ideale situatie. Zo ook nu. De beste man zegt dat hij me niet ziet op de monitor, want hij bedient waarschijnlijk meer dan een sluis. Ik antwoord: je suis just avant votre ecluse St Maur et en avant il y a deux peniches qui sont déjà dans le sas. (ik ben precies voor uw sluis St Maur en voor mij liggen twee spitsen al in de sluis). Hij zegt wat terug en ik vraag "amarrer à bâbord ou tribord "(aanleggen aan bakboord of stuurboord) want achter mij komt de grote drijvende bok steeds dichterbij. Ik versta er geen moer van. Het licht staat op groen en ik ga naar binnen en leg aan stuurboordwal aan.

Ik lig net vast of daar komt de schipper van één van de spitsen naar me toe.

"Gij zijt Ollander? Jawel. Gij moet bakboord liggen." Hij had de hele conversatie via de marifoon meegeluisterd. Ik heb geen bâbord of tribord gehoord, zeg ik nog. Dat is just, zegt de aardige Belg. De sluiswachter zei à gauche (links) want à droit (rechts) was te gevaarlijk in verband met de lengte van de drijvende bok. Ze gebruiken hier geen scheepstermen van bakboord of stuurboord, maar gewoon links of rechts.

"En dan nog wat" zei de vriendelijke Belg: "dit is niet de sluis St Maur maar St. Maurice. Vandaar dat de sluiswachter je niet zag."

We slepen de Flylân naar de ander kant van de sluis en inmiddels ligt de drijvende bok een paar meter achter ons. Het is een grote sluis, maar het verval is slechts 1.84 meter. Ik roep de sluiswachter nog op via de marifoon en excuseer me. Pas de problème, monsieur. Bon voyage. Fransen zijn toch wel aardig.

We praten nog wat met de Belgen. Hij is bijna op de plaats van bestemming met zijn schip vol schroot. Ik zal voorzichtig de sluis uitvaren, zegt hij nog, dan heb je niet zoveel last van het

schroefwater. Als hij later op Seine bakboord uitgaat naar zijn losplaats zwaaien we nog eens hartelijk naar elkaar. Het is inmiddels een uur of één en we varen op de Seine. De Notre Dame zie ik voor me liggen en vlak daarvoor is de jachthaven van Parijs “L’Arsenal”. De haven ligt aan het begin van een kanaal dat dwars door Parijs gaat. Het eerste kanaal heet St Martain en dat gaat over in Canal St . Denis. Deze kanalen snijden een heel stuk van de Seine af, want die slingert met grote lussen ten zuiden van Parijs. Bijna alle schepen gaan tegenwoordig via de Seine. Vroeger was het kanaal nuttig voor binnenvaartschepen: minder stroming, in vroeger tijden gemakkelijker jagen, laden en lossen. Allemaal zaken die nu niet meer belangrijk zijn. De kanalen zijn er nog voor de toeristen met hun motorjachten of voor rondvaartboten. Ik had al telefonisch een plaatsje gereserveerd. In de zomer is dat echt nodig, zo druk is het daar.



We hadden al besloten om eerst een tocht over de Seine te maken langs de Notre Dame, onder de vele mooie bruggen, naar de Eiffeltoren.

In het vaarboek had ik al gelezen dat het éénrichtingverkeer was bij de Notre Dame. Het verkeer wordt geregeld met verkeerslichten. Stroomafwaarts 35 over het hele uur tot 50 over heel, mag je invaren en daarmee passeer je het île Saint Louis links en île de la Cité met de Notre Dame aan de rechter zijde. We zijn te vroeg, het licht op de brug Sully staat op rood. De brug bestaat uit 3 bogen, in het midden een grote boog met een gele ruit erboven, dat betekent passage mogelijk van beide kanten. Ik ga voor de kleine boog liggen wachten met het rood witte bord, dat betekent: niet invaren!. De marifoon staat op kanaal 10, dat is verplicht op de Seine. We liggen er al 15 minuten en door de midden boog komen geregeld schepen die rechtdoor varen of rondvaartboten die achter mij bakboord uitgaan het vaarwater in dat bij mij op de kaart als verboden invaart staat aangegeven (rechts van île Saint Louis).

Plotseling begint de marifoon te kraken. “Allo Flylân, est ce que vous avez des problèmes? Non monsieur, je n’ai pas des problèmes. J’attends le feu vert pour aller. (hallo flylân, hebt u problemen? Nee meneer, ik heb geen problemen, ik wacht op het groene licht om te gaan). Dan zegt hij weer iets en ik versta alleen “dangereux” (gevaarlijk). Ik begrijp het niet en vraag of hij Engels spreekt. Dat doet hij niet en hij begint nog sneller te praten. Je ne comprends pas (ik begrijp het niet) en ik verroer me niet zolang ik nog geen May Day, May Day hoor. Aan mijn vaargasten heb ik niets, die spreken niet of nauwelijks Frans. Ze kunnen wel goed kijken en ze zien plotseling aan de andere kant van het water een mannetje zwaaien die zojuist uit zijn auto is gestapt. Hij zwaait nog al driftig en ik vaar naar hem toe. Ik moet de boot tegen de stroom doodvaren om bij hem in de buurt te blijven liggen en hij roept in zijn beste Frans van alles. De maten begrijpen er helemaal niets van en ik kan hem niet goed verstaan en wil aanleggen, maar dat mag daar niet en de man begint nog harder met zijn armen te zwaaien. Ik ben het zat en besluit om vandaag geen tochtje te maken op de Seine en naar de haven Arsenal te gaan. Ik vaar weg richting haven en dan zie ik dat het licht op groen gaat. Ik groet de man van afstand en vaar de brug onder door, op weg naar de Notre Dame en de Eiffeltoren. Het stroomt hard, zeker rond de eilanden en de bruggen. Het is prachtig zo van af het water. Alle bekende gebouwen en bruggen komen voorbij en we komen al snel bij het verkeerslicht bij de brug Pont au Change, waar al boten liggen te wachten om straks op te varen. We varen rustig door tot vlakbij de Eiffeltoren, ondertussen kijkend naar het Louvre, de Tuileriën. We keren om en kijken wel twee keer of er geen rondvaartboot met een rotvaart

aankomt. Ik moet aardig opboksen tegen de stroom, met 2200 toeren varen we ongeveer 7 kilometer en de minimumsnelheid op de Seine is 6 km. We arriveren een kleine 5 minuten te vroeg om gelijk van het groene licht te profiteren. We moeten nu île de la Cité links passeren, Maar terwijl ik lig te wachten, zie ik dat rondvaartboten rechts de brug onder doorgaan. Ik volg ze maar niet, want er hangt een bord met rood witte strepen op de brug, maar ook nog een bord met een heel verhaal dat ik niet goed kan lezen.

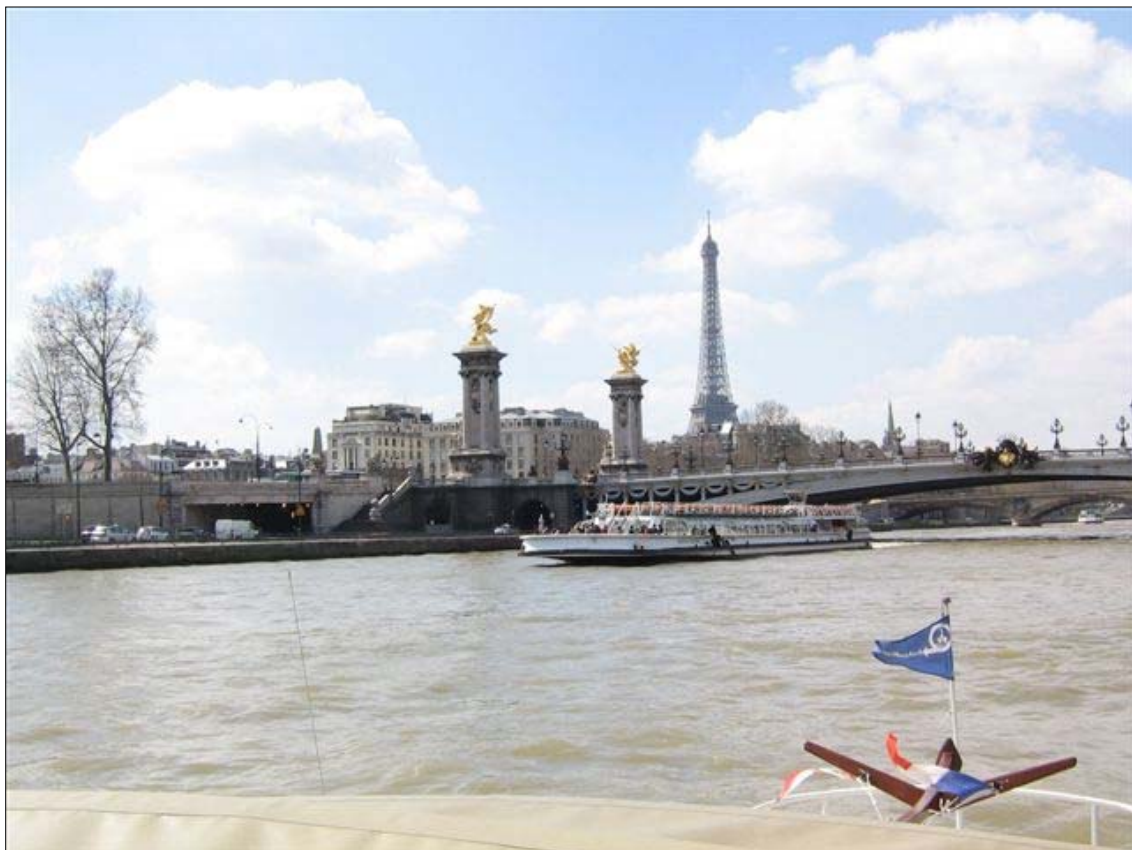
Het licht gaat op groen en we gaan de smalle doorvaart in langs de eilanden. Het stroomt hard in de vernauwing en bij de pilaren van de brug zie je het water naar beneden gaan, als een omvallende golf. Ik moet het toerental opvoeren naar 2800 toeren en dan gaat het met goed 6 km onder de bruggen door.

We zijn er door en ik vaar richting haven en meld me via de marifoon. Dat was toch allemaal weer heel enerverend. Na het schutten vaar ik richting havenkantoortje en ik zie een haven van ongeveer 400 meter met veel schepen en een kade met hoge muren met aan één zijde een parkje met mensen die al genieten van het zonnetje. En recht vooruit zie ik het grote standbeeld dat op het Place de la Bastille staat, de plaats waar de Franse revolutie begon met de bestorming van de gevangenis La Bastille .

We zijn in Parijs. Een mijlpaal!

De komende dagen verkennen we Paris en varen in een tunnel van bijna 3 kilometer onder de Bastille door naar Gare du Nord. Tot de volgende keer!

Jack



≈