

MET EEN KLEIN SCHIP OP DE RIJN

Roeland van Basten Batenburg

van Spijksche veer tot Mannheim

Inleiding	5
-----------	---

De Rijn	6
---------	---

Beroeps en pleziervaart	7
-------------------------	---

Papieren	7
----------	---

Wat heb je nodig	9
------------------	---

Marifoon	9
----------	---

Voertaal	10
----------	----

Motorvermogen	10
---------------	----

Testen	11
--------	----

Veiligheid	11
------------	----

Techniek	13
----------	----

Voortstuwning en besturing	13
----------------------------	----

Kaart	14
-------	----

AIS	14
-----	----

Zichtbaarheid en communicatie	15
-------------------------------	----

De rivier	16
<hr/>	
Opvaart	16
Afvaart	17
RPR en regelgeving	18
Kribben varen	19
Betonning	19
Ligplaatsen	19
Blauw bord	20
Specifieke riviergedeeltes	21
<hr/>	
Spijsche veer - Huckingen	21
Huckingen - St.Goar	22
St. Goar - Bingen (Het gebergte)	22
Rivier	23
Pegel	23
Opvaart	24
Afvaart	25
Bingen - Mainz	27

Opvaart	27
Afvaart	27
Mainz - Mannheim	28
Copyright	29
<hr/>	
Disclaimer	30

Inleiding

Dit document is bedoeld om de recreatie schipper wat suggesties aan te reiken voor het varen op de Rijn tussen Spijksche veer en Mannheim, in de opvaart of in de afvaart. Het is zeker niet geschikt voor de beroeps binnenschipper.

Alles wat hier besproken wordt is een weergave van mijn eigen mening, een ander zal daar waarschijnlijk anders over denken.

Ik ben soms wat uitgesproken, zo vind ik dat ieder schip dat op water vaart waar veel binnenvaart komt een goede marifoon aan boord moet hebben. Ook dat is enkel mijn mening en geen voorschrift.

Maar al die ideeën en meningen zijn wel gebaseerd op een lange ervaring in de binnenvaart en een kleine en oude historie met een pleziervaartuig. Doe ermee wat je wilt.

Béthune, France 08-05-2020

Roeland van Basten Batenburg

De Rijn

Varen op de Rijn is erg leuk.

Voorals de eerste keer dat je er vaart gaat er een nieuwe wereld voor je open, zelfs dingen die in je normale watersport leven bekend lijken zijn hier anders. Een Rijnreis kan een onvergetelijke beleving zijn.

De Rijn kent een groot verval. Het hoogteverschil tussen Bazel en Rotterdam is 245 m, je moet dus letterlijk 245 meter omhoog voordat je in Bazel bent. Gelukkig is de rivier over die afstand nominaal 1000 km lang en liggen er tussen Mannheim en Bazel een paar sluizen.

Dat stijgen richting Bazel en dalen richting Rotterdam wordt de binnenvaart schipper vanaf het begin ingeprint. Een rivier wordt dan ook niet van Noord naar Zuid bekeken maar van boven naar beneden. Rotterdam ligt in scheepvaart taal beneden Bazel. Wanneer je naar Bazel vaart ga je *naar boven*. Dat wordt zelfs vaak aan het eind van een sociaal marifoongesprek (op VHF 77) toegewenst, *kom goed boven*.

Pak eens een rivierkaart erbij en kijk mee:

Huckingen ligt boven de Ruhr

De ingang van de haven van Neuss ligt boven de Rheinkniebrücke

In scheepvaart taal ligt Huckingen dus niet ten zuiden van de Ruhr.

Ook het nautische taalgebruik is hierop gebaseerd:

Wanneer je stroomopwaarts vaart ga je in de opvaart, in het Duits 'zu Berg' of 'in die Bergfahrt'. Stroom af is dan 'zur Tal' of 'in die Talfahrt'.

En dan nog even een paar vuistregels:

- Houd de SB wal
- Vaar niet in het midden van het vaarwater
- Veel binnenvaartschepen hebben een grote dode hoek. Zorg dat je altijd de schipper in de stuurhut kunt zien. wanneer de afstand daarvoor te groot is: Zorg in ieder geval dat je het midden van de stuurhut ziet
- Kijk veel achter je
- Afvaart kan niet stoppen
- Gebruik je marifoon, zend uit zodra je denkt dat dat nuttig zou kunnen zijn. Beter een keer te veel dan te weinig

Beroeps en pleziervaart

De Rijn wordt voornamelijk bevaren door binnenschepen, in watersport jargon beroepsvaart. Deze schippers varen het hele jaar door, ook in het donker, in de mist, met harde wind, in sneeuw en regen. De schepen zijn groot en horen bij de modernste die er in Europa rondvaren. Voor deze mensen is het een beroep, er wordt met het varen geld verdiend. Dat is hard werk, zeker in de ogen van de walbewoners. Er worden iedere dag lange uren gemaakt.

De Rijn is bij uitstek het vaarwater van de beroepsvaart. Dat wil niet zeggen dat de recreatievaarders niet welkom zijn of niet het recht zouden hebben hier te varen, integendeel. Maar het vaarwater is druk, er varen veel zeer diverse en vaak snelle schepen met respectabele afmetingen die allemaal in hetzelfde vaarwater een plek moeten vinden en dat gaat niet altijd vanzelf.

Papieren

Een aspirant binnenschipper moet 4 jaar varen voordat er examen Groot Vaarbewijs mag worden gedaan. Dat zijn ongeveer 7600 vaaruren. Met het Groot Vaarbewijs (I of II) mag dan nog niet op de Rijn bovenstrooms van Spijksche veer gevaren worden, het Duitse, Franse en Zwitserse gedeelte.

Op de Rijn moet de schipper van een groot schip een Groot Rijnpatent hebben. Zo'n Rijnpatent wordt voor een bepaald riviergedeelte afgegeven, men mag met een Rijnpatent dus niet automatisch de hele rivier bevaren.

Naast de vereisten voor het Groot Vaarbewijs II komt er voor het Groot Rijnpatent een gedegen lokale kennis bij die in een mondeling overhoring wordt geëxamineerd. "Leg eens uit, ik vaar bij km xxxx, wat zie ik daar".

De aspirant schipper moet dan ook iedere km en elke grond, eiland en ondiepte kennen, plus de vaarweg ter plekke en mogelijke specifieke zaken zoals Rheinpegels, hoe de op- en afvaart zich daar zal gedragen etc. Voordat dit examen mag worden afgelegd moet de kandidaat bewezen kennis van het Groot Vaarbewijs II hebben en het beoogde rivier gedeelte 8x opvarend en 8x afvarend bevaren hebben.

En dan begint het voor de nieuwe Rijnschipper pas, weinig scheepseigenaren zullen zo'n onervaren kracht als Kapitein willen. Ga eerst maar eens een paar jaren als Stuurman varen en bewijs dat je het kunt.

Voor de recreatie schipper gelden wat minder strenge eisen.

Het CBR schrijft:

Als je op de Rijn op het rivierdeel boven het Spijksche veer wilt varen met een recreatievaartuig groter dan 15 meter moet je naast het Klein Vaarbewijs ook een Sportpatent hebben. Op welk deel je mag varen hangt af van het gebied waarover je examen hebt gedaan.

Over het Sportpatent weet ik verder weinig, als je meer wilt weten zou ik even contact zoeken met het CBR in Nederland.

Ook over de technische eisen aan een klein schip en eventuele certificaten weet ik niets.

Wat heb je nodig

Marifoon

Een goede marifoon is op een drukke rivier als de Rijn onmisbaar. De binnenvaart communiceert enkel via de marifoon en geeft al heel lang geen geluid signalen meer. Geluid signalen worden nauwelijks gehoord in de geïsoleerde moderne stuurhut, tenzij ze met het volume van een Zeeschip worden gegeven.

Zonder marifoon ben je effectief doof en blind voor de schepen om je heen, je kunt op geen enkele manier communiceren of gedachten uitwisselen. Dat is op een drukke verkeersader als de Rijn geen optie.

De marifoon moet ook voor de wet de hele vaardag aan staan. Dat wil zeggen inschakelen voor je vertrekt en pas weer uitzetten nadat je hebt aangelegd. De marifoon is pas geschikt wanneer je goed kunt verstaan wat er gezegd wordt. Het is soms al moeilijk genoeg om het scheepvaart jargon te begrijpen, met een krakend speakertje gaat dat niet lukken.

Daarom is een zgn. 'handheld' marifoon voor dit gebruik niet de beste keuze. De accu is vaak niet bedoeld voor continudienst en de speaker is meestal zo klein dat de geluidkwaliteit eronder lijdt. Ook bij het zenden is de boodschap voor anderen vaak slecht te verstaan. Dit soort marifoons is niet ontworpen voor binnenvaart gebruik. Ik heb er zelf een aan boord en spreek uit ervaring.

Investeer in minstens één goede vaste marifoon. Vrijwel alle binnenvaartschepen gebruiken marifoons van het merk Sailor, wij hebben er drie aan boord. Dit soort marifoons kun je ook uitstekend 2e hands kopen.

Je zet de marifoon altijd op VHF 10.

Kom je in het bereik van een verkeerspost dan zet je de marifoon op het VHF-kanaal van die verkeerspost. Het juiste VHF-kanaal staat meestal vermeld op grote borden langs het vaarwater en dat is ook de plek om je even bij de post te melden zodat die weet dat je uitluistert.

'Uitluisteren' wil zeggen: Luisteren naar de berichten van de overige vaart en daar zonedig op reageren, zelf een bericht uitzenden dus. Ook hoort bij uitluisteren zelf het initiatief nemen en een bericht uit zenden. De term uitluisteren is dus erg misleidend, je moet gewoon actief je marifoon gebruiken.

'Over' en 'Over en Uit' wordt in de binnenvaart niet gebruikt. Dat stamt nog uit de tijd dat de verbindingen zó slecht waren dat het niet duidelijk was dat de zendende partij klaar was met het bericht, voornamelijk in de Zeevaart.

Je luistert dus continu uit, de marifoon staat de hele vaardag aan. Het is een goede gewoonte dat iedereen aan boord (binnen bereik van de marifoon speaker) stil is wanneer er een bericht binnenkomt. Het is even vreemd om midden in een gesprek stil te zijn maar het went snel genoeg.

Voertaal

Op de Rijn is de voertaal Duits, met Engels of Nederlands kom je er niet. Op het Franse gedeelte van de Rijn spreekt men op de sluizen Frans maar men kan op verzoek ook Duits spreken. Ook de Franse waterpolitie zal je meestal eerst in het Frans aanspreken maar ook zij spreken Duits.

Daarnaast wordt er heel veel specifiek scheepvaart jargon gebruikt. Afvaart, opvaart, rondgaan, kop voor nemen, overstuur varen.

Geluid signalen heb je niet nodig en hoef je niet te kennen.

Uitgezonderd het aandacht sein, een (hele) lange stoot. Maar als je die hoort is het eigenlijk al te laat en is er ergens iets verkeerd gegaan.

Motorvermogen

De Rijn stroomt hard. Wanneer er vanuit Zwitserland veel water afkomt stroomt het nóg harder. We noemen dat 'Was'. Wanneer je tegen zo'n berg afkomend water op moet varen spreek je van 'Was op de kop'.

Opvarende geladen binnenschepen draaien vrijwel op vol vermogen en bereiken daarmee snelheden tussen grofweg 4 km/u - 15 km/u, helemaal afhankelijk van type, belading, stroomsnelheid en locatie. Door die verschillen in snelheid komt het dan ook veel voor dat schepen elkaar inhalen, 'oplopen'. Het komt voor dat schepen daardoor 2, 3, 4 breed varen.

Het binnenste schip zal dan zoveel mogelijk de zijkant van het vaarwater zoeken, als dat mogelijk en nuttig is. Voor een klein schip zal er dan minimale plaats overblijven en de schepen komen heel dichtbij, met alle zuiging van dien. Wanneer een geladen schip je voorbijgaat word je als klein schip vaak even helemaal 'stil' getrokken, je verliest alle snelheid, daar helpt geen motorvermogen tegen. Kort daarna word je juist meegezogen, zowel vooruit als naar het oplopende schip toe.

Doordat een schip zijn gewicht in water verplaatst zal er bij het oplopen veel zuiging optreden. Het voorbijlopen zal dan ook met de grootst mogelijke onderlinge afstand gebeuren, waar mogelijk of nuttig zal een oplopend schip soms zelfs de andere zijde van het vaarwater opzoeken.

Door de zuiging zal een oplopend schip 'vastgehouden' worden door het langzamere schip. Dat opgelopen schip moet dan ook op een bepaald moment afstoppen anders komt de oploper er niet langs.

Testen

Je zult op de rivier een krachtige motor aan boord moeten hebben, ook wanneer je enkel van plan bent de rivier af te varen.

Het kan immers voorkomen dat je moet opdraaien en dan alsnog tegen stroom op moet varen, bijvoorbeeld omdat je vanwege druk scheepvaart verkeer een haven gemist hebt en om moet keren om er alsnog in de opvaart naartoe te varen.

Hoe krachtig moet je motor zijn? Dat is lastig aan te geven, er zijn zoveel factoren die meespelen. Het is beter om eens te testen. Vaar op een doordeweekse dag vanaf Gorinchem de Waal op tot aan Tiel of Nijmegen en kijk hoe dat gaat. Hoe meer scheepvaart verkeer hoe beter. Hoe snel vaar je? Wanneer je wordt opgelopen, hoe lang duurt het voordat je weer op gang komt?

Op de Waal zou je opvarend een voor jou comfortabele snelheid moeten kunnen bereiken. Hoger op de Rijn zal het harder stromen dan op de Waal. Vaar daarom tijdens deze test niet op vol vermogen en houd een aanzienlijke marge over, bijvoorbeeld vaar je voor deze test bij een motor die een maximaal toerental van 1800 t/m kan leveren nu slechts 1400 t/m. als maximum. Een gemiddelde snelheid van zo'n 8 km/u zou je over dit hele traject met dat toerental wel vast moeten kunnen houden.

Alleen wanneer je daar een goed gevoel bij hebt is je schip klaar voor de Rijn. Wanneer je nu al bijna al je vermogen nodig hebt kom je hogerop waarschijnlijk in de problemen.

Veiligheid

Veiligheid zit vooral in je hoofd.

In de binnenvaart leer je om mogelijke risico's voor te zijn, je vaart en handelt preventief. Een binnenschip kan immers bijna niet stoppen. Met een geladen schip duurt het lang voor de massa gecontroleerd tot stilstand komt en met leeg schip heb je weinig tot geen achteruit doordat de schroef gedeeltelijk boven water steekt.

'Het kan nog wel even' is niets voor de binnenschipper. 'Dan wachten we nog wel even' zal eerder het devies zijn.

Sommige veiligheidsmiddelen die bij de recreant tot de vaste uitrusting lijken te horen worden in de binnenvaart niet gebruikt. We zijn hier niet op zee maar op de Rijn waar meestal niet ver van ons vandaan ook andere schepen varen. Vuurpijlen hebben op de Rijn enkel een functie tijdens een vuurwerkshow zoals "Rhein in Flammen".

Reddingvesten worden daarentegen veel gedragen. Onder bepaalde omstandigheden zijn ze zelfs verplicht op grote schepen.

Een lijstje van zaken die belangrijk kunnen zijn:

- Een goedgekeurd reddingvest van minimaal 150N voor iedere opvarende
- Een werplijn om naar een drenkeling te werpen zodat deze naar het schip kan worden getrokken. Het kan lastig of gevaarlijk zijn om met het schip erg dicht bij een drenkeling te komen
- Een of meer reddingboeien, klaar voor gebruik
- Goedgekeurde brandblussers in of bij de machinekamer / motorruimte en bij plekken waar open vuur wordt gebruikt
- Een krachtige zaklantaren, klaar voor gebruik
- Een zwemtrap of zwemplatform om een drenkeling aan boord te brengen

Iedereen die bij het aanleggen of ontmeren meehelpt moet op dat moment een reddingvest dragen, inclusief de schipper. De kans op onverwachte stoten of andere bewegingen van het schip is op dat moment groot en daarmee de kans op overboord vallen. Op stroom verdwijn je dan snel aan de horizon.

Ook zou ik bij de vaart door het gebergte alle opvarenden een reddingvest laten dragen.

Zorg dat je een 'man over boord' procedure hebt afgesproken met alle opvarenden en oefen die in de praktijk op rustig water. Ga er daarbij vanuit dat juist de schipper in het water valt.

Bespreek ook wat je doet wanneer de drenkeling op een stromende rivier zelf naar de wal kan zwemmen. Hoe ga je elkaar dan weer ontmoeten? Je zult met het schip bijna nergens bij de kant kunnen komen en je drenkeling is misschien al kilometers afgedreven naar beneden toe. De mobiele telefoon zal dan waarschijnlijk niet meer werken.

Zorg ervoor dat minstens één ander bemanningslid naast de schipper het schip kan besturen en kan aanleggen. Ook de schipper kan een ongeluk krijgen of overboord vallen.

Bespreek een alarm procedure. Wanneer bijvoorbeeld een bemanningslid 'Alarm' roept, wat doen we dan, wie heeft welke taak. Een grappenmaker die het eens wil proberen mag het schip een paar keer afboenen.

Wat doe je bij brand, wie heeft welke taak? De schipper zal willen helpen bij het blussen, wie bestuurd dan het schip?

Op de rivier bestaat geen reddingdienst als de KNRM. Je zult je problemen vooral zelf moeten oplossen. Je kunt wel rekenen op de schepen om je heen en dat is erg belangrijk.

Daarvoor heb je wel een marifoon nodig.

Zodra de collega schippers horen van je problemen zal men direct te hulp komen, in principe kosteloos. Bij motoruitval zal men je proberen op te pikken en langzijd mee nemen, waarschijnlijk zal men zelfs proberen je technisch probleem te verhelpen zodat je weer zelfstandig verder kunt. Naar een drenkeling wordt altijd door iedereen actief meegezocht. Je helpt elkaar in geval van nood.

Bespreek met je bemanning of het verstandig is dat de schipper bij aanleggen en ontmeren automatisch achter het roer staat. Waarschijnlijk heeft de schipper het meeste inzicht en is het veiliger wanneer deze op zo'n moment het overzicht buiten heeft. Ook in sluizen kan dit een veel betere optie zijn.

Wat de schipper zegt is wet. Letterlijk trouwens, maar dat moet de regel aan boord zijn. Ikzelf geef iedereen de kans om een eigen idee of optie te geven, daarna neem ik een beslissing waarbij ik die opmerkingen meeneem en wordt dat uitgevoerd, discussie gesloten. Naderhand kunnen we alles op ons gemak bespreken en er waarschijnlijk uit leren, maar niet op het moment zelf.

Ik wil zelf niet dat er tijdens de vaart op rivier of open water mensen in slaapkamers, vooronders of achteronders slapen. In geval van aanvaring komt men daar nooit op tijd uit. Ze gaan maar op de bank liggen. Het wordt anders wanneer er op binnenvaartschepen een officiële alarminstallatie aanwezig is of in de 24uurs vaart wordt gevaren maar dan nog bekijk ik het per geval en per persoon. Diepe slapers hebben soms pech en ik test het alarm soms.

Ga met de hele bemanning actief nadenken over nood scenario's en bedenk dan een oplossing. Probeer daarbij 'out-of-the-box' te denken en kijk eens of je ingebakken rolpatronen kunt wisselen. Waarom is de man des huizes bijvoorbeeld altijd de schipper? En als dat wettelijk moet in verband met vaarbewijzen, de schipper hoeft niet per definitie altijd achter het roer te staan.

Tot slot, heb je een gas installatie aan boord, negeer dan de houdbaarheidsdatum op de slang en vervang de slangen steeds aan het begin van ieder vaarseizoen.

Techniek

Voortstuwing en besturing

Schepen kunnen het zich op een rivier niet veroorloven stil te vallen.

Brandstof- en eventuele koelwaterfilters mogen niet vervuild zijn, dus liever veel vervangen, meer dan iedere 250 uur / 1x per jaar.

Er moet voldoende koelwater en / of koelvloeistof zijn, V-snaren moeten in goede staat zijn en op de juiste spanning staan, de stuurinrichting moet vlekkeloos functioneren, elektra mag niet uitvallen.

Zorg ervoor dat je minstens één set nieuwe V-snaren aan boord hebt, het kan ter plekke erg lastig zijn het exacte type te kopen wanneer de oude versleten blijken. Denk ook aan reserve zekeringen voor je elektra en andere zaken die je plaatselijk misschien lastig kunt kopen of die je bij problemen direct nodig hebt. Misschien een idee om wat reserve koelwater aan boord te hebben?

Heb je plek voor reserve onderdelen zoals brandstof en koelwater slangen, slangenklemmen, zorg dan dat je er wat aan boord hebt.

Gasolie is in Duitsland duur en in het weekeinde zijn de bunkerstations gesloten, het is verstandig om 'beneden' af te toppen. Kijk vooraf waar je witte gasolie kunt kopen zodat je een lijstje hebt wanneer het toch nodig blijkt om in Duitsland te bunkeren.

Het is een goede gewoonte om aan het begin van de vaardag, voor je de motor start, even de machinekamer / motorruimte te inspecteren. Lekt er niets, zie ik geen nieuwe oliesporen, koelwater, brandstof? Controleer het oliepeil van de motor, kijk of er voor de komende dag nog voldoende brandstof in de tanks zit, is er nog steeds voldoende koelwater etc.

Start dan de motor en laat het geheel even warm lopen. Inspecteer de motor dan nog een keer. Lekt er nog steeds niets? Werkt de V-snaar naar behoren? Uitstekend, klaar om te vertrekken.

Voer zo'n controle ook tijdens de vaart een paar keer uit.

Ook aan het eind van de vaardag is het goed even de machinekamer te bekijken. Nog steeds geen verassingen? Check de vloeistof niveau's en loop slangen en verbindingen na, bekijk de V-snaren, nu heb je de tijd om iets te repareren of bij te vullen.

Laat na het starten de motor warmlopen, liefst belast. Dan heb je mooi de tijd om de marifoon aan te zetten, je elektronische kaart op te starten etc. en kan iedereen mentaal overschakelen naar 'vaar' modus.

Kaart

Een elektronische kaart die aan GPS is gekoppeld is een belangrijk hulpmiddel, eventueel als app.

Anders moet er een papieren Rheinatlas aan boord zijn, eventueel een die speciaal voor recreatie is uitgegeven. Wanneer de namen die ik in dit document noem, bijvoorbeeld "Betteck" of "Geisenrücke" niet op je kaart of app te vinden zijn dan is deze niet geschikt voor de Rijn.

AIS

AIS is een systeem waarbij een apparaat gegevens van het schip uitzend op een specifieke VHS frequentie. Het gaat dan o.a. om scheepsnaam, koers, snelheid over de grond en positie, die laatsten via een gekoppelde GPS antenne. Daarnaast worden nog wat andere gegevens verwerkt. Een AIS transponder of AIS ontvanger ontvangt dat AIS signaal en kan die gegevens indien gewenst koppelen aan een elektronische kaart. Op die manier zie je de andere scheepvaart mét naam en snelheid over je kaart varen.

AIS is ontworpen om de veiligheid te verhogen. Belangrijke nautische data van schepen in de buurt van het eigen schip zijn daarmee in real-time zichtbaar.

AIS is een belangrijk veiligheid middel. Niet omdat je daarmee andere schepen kunt zien (met naam en snelheid, wel erg handig) maar omdat het eigen schip dan meteen gezien wordt door de binnenvaart schepen, die allemaal verplicht met elektronische kaart gekoppeld aan de AIS rondvaren.

De huidige binnenvaart gebruikt al jaren een zo'n elektronische kaart inclusief geavanceerde software en is daar volkomen aan gewend, vertrouwd er zelfs blind op. Een ander schip wordt eerst op die kaart waargenomen en daarna pas 'in het echt' op zicht.

Wanneer een klein schip geen AIS identificatie uitzend is het lastig om het via de marifoon op te roepen. De scheepsnaam staat er vaak te kleine letters op en is voor andere varende schepen op enige afstand al niet meer te ontcijferen.

Een volledig AIS systeem is voor kleine schepen niet verplicht maar wel een goed idee, zeker wanneer je vaker met beroepsvaart het vaarwater deelt.

Zichtbaarheid en communicatie

Maak je geen illusie, je bent voor de beroepsvaart bijna niet te zien.

Op de grote Rijn is een klein schip maar heel nietig en het wordt hier eigenlijk niet verwacht, er varen hier nu eenmaal weinig kleine schepen.

De binnenvaart vaart met een rivier radar die vaak ook overdag aan staat, maar daar ben je als klein schip niet erg goed op te zien, ook niet met een radarreflector in je mast.

Het kleine schip verschijnt ook niet op de allerbelangrijkste binnenvaart tool, de elektronische kaart gekoppeld aan de AIS, wanneer er geen AIS zender aan boord is.

Daarom is het veiliger om zelf bijzonder goed om je heen te kijken, misschien nog wel meer naar achteren dan naar voren. Daarmee ben je voor je veiligheid niet afhankelijk van iemand anders maar houdt je het in eigen hand.

Zodra je het idee hebt dat je niet gezien bent, doordat een schip bv geen koers wijzigt terwijl je dat wel veiliger zou vinden, dan roep je dat schip op via de marifoon.

Met een goede verrekijker kun je de naam misschien lezen, hoewel het schip dan al redelijk dichtbij is. Beter is een AIS ontvanger maar gebruik geen app zoals 'shipfinder' o.i.d, die werken niet met real-time AIS data.

Gebruik liever je locatie.

Een marifoon oproep als "Die opvaart beneden km 300,5 voor het motorjacht Johanna" doet wonderen en zal veel schippers wakker schudden.

Het betreffende schip zal waarschijnlijk reageren met de naam van het schip "wie roept de Avontuur". Je kunt dan reageren met "Hier motorjacht Johanna, km 300, komt u mij aan BB voorbij?" waarop misschien een reactie als "Johanna, ja hoor geen probleem, we hadden u al gezien" volgt.

Daarop zou je kunnen antwoorden met "Avontuur, bedankt, we wilden het even zeker weten".

Beter een keer te veel geroepen dan een keer te weinig.

Zomaar een voorbeeld, maar zorg in ieder geval dat je zélf het initiatief neemt en houdt.

De rivier

Opvaart

Zoals al eerder aangegeven stroomt het op de rivier stevig. Op stroom varen is een kunst op zich.

Wanneer je het schip volledig afstopt zul je achteruit gaan omdat de stroom je mee neemt en je bent dan ook nog eens slecht bestuurbaar.

Je zult daarom in zo'n geval een beetje snelheid willen houden zodat je net zo hard omhoog vaart als de stroom je mee naar beneden neemt. Je snelheid t.o.v. de wal is dan nul, je ligt effectief stil. Maar omdat je ook 'stilliggend' motorvermogen gebruikt en druk op het roer hebt kun je, anders dan op stil water, nog steeds sturen.

Opvarend omkeren, dus kop voor nemen, is eenvoudig. Stuur naar BB en het gaat verder vanzelf, de stroom neemt je direct mee naar beneden. Even doordraaien met wat motor vermogen en je ligt weer gestrekt. Let wel op je plek in het vaarwater.

Opvarend vaar je als klein schip nooit in het midden maar altijd zoveel mogelijk aan de zijkant van het vaarwater.

Doordat je snelheid ten opzichte van de wal relatief laag is duurt het lang voordat je een bestemming of specifieke plek bereikt. Vooral op de Beneden Rijn duren de bochten lang en lijkt het of je geen enkele voortgang maakt.

Omdat je van te voren niet zeker weet welke snelheid je kan halen is het zonder ervaring lastig een dag planning te maken. Probeer vooral in het begin niet om grote afstanden in een dag te willen overbruggen, begin bescheiden.

Afmeren op stroom doe je altijd met minstens één goed touw naar voren, liefst dubbel, hier zal het hele schip immers aan komen te hangen. Ook de andere touwen moeten stevig vastzitten omdat langsvarende schepen veel zuiging veroorzaken. De touwen hoeven niet lang te zijn, je ligt niet op getijden.

Afvaart

In de afvaart heb je geen last van de stroom die je tegenhoudt. Integendeel.

Een binnenschip zal zonder veel motorvermogen te gebruiken snelheden van 15 km/u tot 30 km/u of meer bereiken.

Een binnenschip kan niet echt remmen. Opvarend kan het motorvermogen worden verminderd waardoor de snelheid afneemt en tenslotte 0 km/u is ten opzichte van de wal (niet ten opzichte van het stromende water) maar afvarend heeft dat weinig zin door de stroomsnelheid die het schip meevoert.

Wanneer een afvarend schip ineens moet stoppen is er in de praktijk maar één oplossing: rond gaan. Het schip 'keren' dus.

Daar is niet altijd genoeg ruimte voor, dus de vuistregel is: Afvaart kan niet stoppen. Daar houdt de rest van de vaart rekening mee.

Bij een versmalling zal de afvaart altijd eerst passeren, bij afbuigen (bv om een voorhaven in te varen) gaat de afvaart voor, opvaart zal uitwijken of afstoppen. Ook zonder dat de vaarregels dat specifiek voorschrijven, dat wordt via de marifoon afgesproken.

Omdat opvaart meestal aan de zijkant van het vaarwater vaart, linker of rechter oever, zal de afvaart in het midden varen. Uitzondering zijn plaatsen waar het verplicht is een bepaalde oever aan te houden, zie RPR.

Het vergt soms enige ervaring om als afvaart je juiste plek te vinden, bv wanneer de opvaart in een bocht met 3-4 schepen naast elkaar omhoog komt en er aan de andere oever ook nog opvaart vaart.

Dan is het niet voldoende om als klein schip veiligheidshalve de rechteroever vast te houden, je zult via de marifoon een afspraak moeten maken met de opvaart aan jouw kant of bij hoge uitzondering op jouw beurt wat meer in het midden moeten gaan varen en het juiste gaatje tussen de schepen moeten 'prikken'. Van een afstand denk je vaak dat dat nooit gaat passen, maar bedenk dat de opvaart altijd voldoende plek voor afvaart moet laten. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan dat die afvaart ervaren is en weet wat er verwacht wordt.

Als klein schip is het geen goed idee om net als de grote schepen in het midden te gaan varen. Gebruik daarom de marifoon om het ontmoeten met de opvaart die misschien ook aan jouw oever zit af te spreken.

Omdat afvaart niet kan stoppen kan het gebeuren dat je een afvarend schip ineens ziet rondgaan. Via de marifoon is dat vooraf aangekondigd. Stop af als dat nodig is, maar zorg altijd dat je bestuurbaar blijft. Draai zelf ook op als dat nodig is, zo kom je als snel volledig tot stilstand.

Omdat afvaart zo snel vaart kan er niet te lang gewacht worden met opdraaien wanneer een bestemming of (voor)haven bereikt is. Men zou dan immers weer moeizame kilometers in de

opvaart moeten en dat kan heel veel tijd in beslag nemen. Daarom zal afvaart niet wachten met opdraaien tot 'alles vrij' is.

De rest van de vaart zal daar rekening mee houden, opvaart stopt af of vaart een aangepaste koers, afvaart zal koers en snelheid indien mogelijk aanpassen.

Sommige schepen zijn zo ingericht dat ze afvarend door middel van de achter ankers tot stilstand kunnen komen voor een noodstop. In de praktijk wordt dit vermeden, ik heb het nog nooit zelf gedaan of zien gebeuren.

Wanneer je als klein schip in de afvaart bent en je wilt het vaarwater oversteken, bv om een haven in te varen, dan doe je dat niet in een afvarende rechte lijn direct op de haveningang af, waarbij je dus schuin het vaarwater oversteekt.

Laat je liever afzakken tot je ter hoogte van de haveningang bent en draai dan op. Stuur nu tegen de stroom in schuin richting andere oever, zodanig dat je op gelijke hoogte blijft ten opzichte van de wal. Je steekt dan effectief recht het vaarwater over via de kortste weg.

Een andere optie is om bij hoge uitzondering op een rustig moment alvast de andere oever te kiezen en dan afvarend de haven in te varen, kop voor.

Vaar alleen een haven of voorhaven kop voor in wanneer je dat gewend bent, het is lastiger dan je denkt. Voorzichtiger is om ter hoogte van de haven of er net beneden rond te gaan en dan opvarend naar binnen te varen.

RPR en regelgeving

Natuurlijk moet iedereen op de rivier het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) heel goed kennen, inclusief specifieke aanhangsels die spreken van plaatselijke regels en verordeningen. 'Kennen' is in dit geval niet enkel weten waar het moet worden opgezocht, de betekenis kan maar beter paraat zijn.

Er zijn plekken waar men eigen wal móet varen, er zijn gedeeltes waar hele specifieke signalen worden getoond etc.

Maar in het RPR staat ook dat een schipper van de regels af *moet* wijken indien veiligheid of vlotte voortgang van de vaart dat vereist, het zogenaamd goed zeemanschap. Daarmee zijn de regels voor de uiteindelijke navigatie een belangrijke richtlijn geworden waar indien nodig van af moet worden geweken. En dat kan dan ook voorkomen.

Denk daarom niet 'het staat in het RPR dus het moet zo en zo gaan', een schipper zal een eigen beslissing nemen en die kan iets afwijken van de wetsregel.

Kribben varen

Opvarend kan een kleiner schip aan snelheid winnen door dichtbij of zelfs tussen de kribben te varen. De winst is aanzienlijk, je kunt je gemiddelde uursnelheid verdubbelen. Maar pas op: Een deel van de krib (en bij hoog water de hele krib) zal onder water in de rivier liggen.

Bij een krib kan het vreemd stromen, vandaar ook het stroomvoordeel. De golfvorming rond de krib kan een goede indicatie zijn hoever je af moet blijven.

Afvarend blijf je weg van kribben en buitenbochten. Wanneer je te ver in de buitenbocht terechtkomt kom je er niet meer uit, je moet de kont immers nóg verder de bocht in sturen om weg te komen en daar is dan geen plek meer voor. Bedenk dat je met 15 km/u of meer af komt en de stroming zelf je al naar buiten duwt.

Betonning

In Nederland zijn we gewend dat alles betond is, de vaarweg is netjes voor een specifieke diepgang aangegeven.

Op de Rijn is dat niet zo. Er liggen vrijwel nergens tonnen en wat er ligt is niet verlicht. Je wordt verondersteld te weten waar je kunt varen, met de waterstand van dat moment en jouw diepgang.

Dat kan bv in een lange binnenbocht een hele uitdaging zijn. Hoever kan je opvarend de binnenbocht in, de grond opzoeken? Zover mogelijk, dat scheelt stroming en geeft meer ruimte aan de andere vaart. Maar hoeveel is dat?

Wanneer er wél betonning ligt kun je je daar maar beter strikt aan houden.

Ligplaatsen

Er is op de Rijn een chronisch tekort aan ligplaatsen voor de binnenvaart en er verdwijnen er steeds meer, o.a. door woningbouw dicht bij de oevers.

Wanneer je een mooie lege kade ziet is die tegen 22:00 waarschijnlijk vol bezet met binnenschepen.

Als je weet waar je moet zijn is er in sommige havens wel een plekje te vinden maar wanneer je die kent hoef je deze tekst niet te lezen.

Er zijn 'vluchthavens' waar je officieel meestal niet mag liggen maar waar dat oogluikend wordt toegestaan. Vastmaken zal soms improviseren zijn, diepgang is niet gegarandeerd en de 's nachts langskomende 24uurs vaart kan stevige zuiging veroorzaken.

Een jachthaven lijkt daarom voor de kleine schepen een betere oplossing, maar plan je reis goed, houd rekening met tegenvallende snelheden en houd dus een marge aan, je wilt hier niet in het donker moeten varen.

Sommige jachthavens zijn niet meer dan wat pontonnetjes op stroom dus die zijn niet beschermd tegen zuiging en golven.

De beroepsvaart zal op de rivier in het algemeen niet afstoppen voor afgemeerde jachten.

Afvarend heeft afstoppen geen zin door de grote stroomsnelheid en opvarend is het al werk genoeg om überhaupt omhoog te komen. Er zal hoogstens wat meer afstand worden gehouden.

Blauw bord

Lees goed na wat er over het gebruik van het blauwe bord in het RPR staat. Wanneer je die tekst niet helemaal begrijpt kijk dan of je op internet extra informatie kunt vinden.

Het blauwe bord wordt niet enkel getoond wanneer er opvarend een bocht aan BB wal wordt genomen maar ook wanneer een schip een of meer andere schepen graag SB op SB wil ontmoeten. In dat geval zullen er waarschijnlijk ook via de marifoon afspraken worden gemaakt.

Er is in theorie een verschil tussen het RPR en BPR m.b.t. de manier waarop een klein schip moet reageren op een blauw bord. De gemiddelde schipper trekt zich daar weinig van aan, blauw bord = SB op SB passeren voor de tegemoetkomende schepen, klein en groot.

Wanneer je als klein schip reageert op een getoond blauw bord kun je helaas zelf niet als antwoord ook een blauw bord bij zetten. Daarom kun je beter als antwoord heel duidelijk koers veranderen zodat er geen twijfel bestaat over je intenties. Je communiceert dan met je koers. Je kunt daarnaast natuurlijk via de marifoon contact zoeken.

Specifieke riviergedeeltes

Het is niet realistisch om iedere kilometer apart te bespreken, hoewel er genoeg over te vertellen valt. Kijk vooraf goed op de kaart.

Een haveningang suggereert bijvoorbeeld dat er misschien schepen in of uit zullen varen.

Spijsche veer - Huckingen

Dit is het gedeelte van de rivier tussen de Nederlandse grens en het Ruhr gebied, in dit geval tot aan de haven van Huckingen.

Op dit riviervak is het verplicht eigen wal te houden. Het vaarwater heeft veel lange bochten die niet betond zijn maar dichterbij de wal wél ondiep worden.

Tussen Rotterdam en de hoogovens (tot aan Huckingen) en vv. varen veel duwbotten met duwbakken, vaak 6 bakken.

Deze combinaties lopen in de opvaart relatief langzaam en worden door de meeste schepen dan ook opgelopen en het kan voorkomen dat die dan op hun beurt óók weer worden opgelopen. Dat kan een druk rivierbeeld opleveren.

Zo'n opvarend duwstel geeft heel veel zuiging en de golven erachter zijn indrukwekkend.

Afvarend varen de duwstellen hier meestal met lege bakken en zijn stroom- en vooral windgevoelig. Daarom hebben ze veel ruimte nodig en die nemen ze dan ook.

Sommige opvarige duwstellen zijn zo langzaam dat je ze ook met een klein schip oploopt. Maar wanneer je er aan BB langs gaat vaar je in het vaarwater van grote schepen, dus dat is niet echt een optie.

Meestal is er aan SB van het duwstel voor een klein schip voldoende ruimte om op te lopen omdat je veel minder diepgang hebt dan de geladen duwbakken. Dat oplopen kan lang duren, 15 minuten tot 1/2 uur ben je zo kwijt. Helaas wil het wel gebeuren dat datzelfde duwstel jón in de volgende bocht op zijn beurt oploopt en je op het volgende rechte stuk weer opnieuw kunt beginnen. Soms is het verstandiger om er achter te blijven, ook al loop je dan nog maar een paar km/u, ook omdat het duwstel iedere keer moet afstoppen om je langs te laten.

Houd met dit soort situaties rekening bij het berekenen van je overnachtingsplaatsen, soms gaat het door omstandigheden een stuk langzamer dan je zou denken.

Afvarend is dit riviergedeelte niet erg ingewikkeld. Houd de eigen wal aan en let goed op, kijk vooral veel achter je, de andere afvaart komt snel dichterbij. Opvaart houdt de eigen wal en die zul je dan ook niet tegenkomen, behalve bij invaart van havens aan jouw zijde van het vaarwater. Ben dan bedacht op een blauw bord situatie.

In Duisburg zijn een paar belangrijke havens, met name de Ruhr monding en het Hafenkil.

Afvaart zal hier over het algemeen kop voor naar binnen gaan en dat is een heel spektakel wanneer je het voor het eerst meemaakt. Blijf rustig, aan de achterkant van het schip zal het eerst ruimte ontstaan. Nooit richting de kop van het schip varen. Stoppen is altijd een optie, ook afvarend, gewoon even rond gaan, dat is met een klein schip niet moeilijk.

Huckingen - St.Goar

Na de haven van Huckingen mag weer de meest geschikte wal gekozen worden en dat gebeurt dan ook.

Opvaart zal vaak de binnenbocht kiezen maar dat is bepaald niet altijd zo. Voor sommige schepen is het voordeliger om veel water onder het schip te hebben en die kiezen dan toch de buitenbocht. De diepgang ten opzichte van de waterstand speelt hierbij ook een belangrijke rol. Tenslotte kan een schip er bij het oplopen van een ander schip voor kiezen om aan de andere wal te gaan varen t.o.v. het schip dat wordt opgelopen om er wat sneller langs te komen.

Ook op rechte stukken zal het gebeuren dat men soms de verkeerde wal vaart.

Er zijn op dit traject een paar drukke havens waar je in en uitvaart kunt verwachten en waar afvaart vaak kop voor invaart. In zo'n geval eventueel vaart minderen of stoppen, nooit het midden van het vaarwater opzoeken.

Op sommige stukken kan het erg hard stromen omdat de rivier ter plekke smaller is.

Kijk op dit traject goed of andere schepen een blauw bord hebben bij staan maar steek het vaarwater bij voorkeur nooit over. Wanneer je liever niet SB op SB wilt ontmoeten roep je het betreffende schip via de marifoon op en maak je een afspraak.

Je komt langs veel grote steden zoals Dusseldorf, Keulen, Koblenz. Als het je lukt om hier een overnachtingsplaats te vinden zijn het leuke steden om te bezoeken. NB op Zaterdagmiddag zijn veel winkels in Duitsland dicht.

St. Goar - Bingen (Het gebergte)

Dit is het mooiste en beroemdste deel van de Rijn en wordt ook wel de Romantische Rijn genoemd. Vanaf de wal af gezien is het allemaal heel schilderachtig met oude burchten, vakwerk huizen, wijngaarden en schepen die traag voorbij varen.

Op het water is het hard werken.

Rivier

De rivierbodem bestaat hier voornamelijk uit rotsen in plaats van zand of grind. Iedere aanraking met de oever of de bodem is dan ook direct ernstig en je zult dan waarschijnlijk lek varen. Je kunt het schip bijna nergens aan de grond zetten dus je zult dan waarschijnlijk zinken. Ankeren is maar op een paar specifieke plaatsen mogelijk, de Reede gebieden.

Het stroomt hier stevig. Soms hebben opvarende schepen niet genoeg motorvermogen om vol aan draaiend tegen de stroom op te varen.

Ze zullen dan een sleepboot uit Trechtinghausen inhuren voor extra trekkracht, een zgn. voorspan boot.

De bochten tussen Lorelei en Oberwesel zijn zo smal en bochtig dat er afspraken moeten worden gemaakt over het onderling ontmoeten tussen bepaalde schepen.

Op dit riviergedeelte is niet veel ruimte voor vergissingen. Door de smalle vaarweg en de harde ondergrond is er niet veel mogelijkheid om uit te wijken.

Bij Bingen bevond zich jarenlang het Binger Loch, de hardst stromende plek op de hele rivier. Hier moest de rivier een echte bult over en ontstond er een soort water heuvel.

Er is nu wat meer ruimte gemaakt en de bult is weg maar het kan er nog steeds stevig stromen.

Als je kans ziet in St.Goar te overnachten moet je het vooral niet laten, het is een leuk stadje met een goede bakker.

Pegel

In dit gedeelte en in de Maingau die we verderop bespreken vind je de ondiepste plaatsen op de Rijn. Dat wil zeggen, ondiep ten opzichte van de aflaad diepte van geladen schepen die doorgaan naar boven of daarvandaan komen.

Voordat een binnenvaartschip gaat laden moet er worden bepaald hoeveel lading er kan worden meegenomen, zodat de uiteindelijk diepgang niet meer is dan in het te bevaren vaarwater mogelijk is. Men zou dan immers aan de grond lopen.

Maar de waterstand op de Rijn verandert voortdurend, dus hoe diep is diep genoeg en wanneer lig je te diep?

Daarvoor gebruik je de zogenaamde Pegels waar de waterstand gemeten en gepubliceerd wordt. Helaas heeft ieder Pegel zijn eigen nul vlak zodat de stand van de ene Pegel niet direct met een andere is te vergelijken. Daar bestaan tabellen voor maar de meeste schippers weten hoe ze de voor hun belangrijke Pegelstanden moeten omrekenen naar een bruikbare diepgang. Zo zijn de Pegels van Kaub en Oestrich vaak bepalend voor de diepgang in dit gedeelte.

Opvaart

Er staan vanaf St.Goar tot Oberwesel borden met speciale lichtsignalen aan de rechteroever, speciaal voor de opvaart. Zie het RPR voor de betekenis en de bijbehorende geluidsignalen op de marifoon en leer die uit je hoofd, je zult het nodig hebben.

Negeer die signalen nooit. Vaar ook hier niet aan de verkeerde oever. Wanneer je hier opvarend het verkeerde (lees groot) schip tegenkomt en je niet op de juiste plek in het vaarwater vaart of stopt komt de afvaart heel snel heel dichtbij.

Wanneer je alles goed doet, en dat is niet zo moeilijk, is het ook opvarend een geweldige belevenis en zul je er vooral naderhand met veel plezier op terugzien.

Houd bij de bocht van St.Goar, dat is bij het eerste lichtsignaal, de groene ton aan maar vaar er niet binnen langs, er ligt een grond en er zijn rotsen. Zet de bocht liever ruim in en stuur dan richting ton.

Koers vanaf de ton langs de SB-oever tot voorbij de camping.

Blijf strak langs de linker (SB) oever varen tot aan de groene ton tegenover de Lorelei (zoek maar op in de Rheinatlas of elektronische vaarkaart). Stop hier wanneer er afvaart aan komt, niet twijfelen, stoppen. Juist in deze kom is er ruimte om stil te liggen. Wanneer er al een of meer opvarende schepen stil liggen blijf je er achter. Nooit inhalen tenzij je dat via de marifoon nadrukkelijk onderling afspreekt met de voorliggende schepen.

Geniet even van de Lorelei aan BB, die hoge berg.

Zodra de weg vrij is vaar je direct door naar de volgende bocht, de Betteck. Ook hier kun je eventueel wachten voor afvaart.

Vaar dan door naar de Geisenrücke. Ook hier zijn direct buiten de vaargeul scherpe rotsen. Het zal hier hard stromen.

Bij de Geisenrücke aangekomen kies je bij voorkeur de SB-vaargeul, de dichtstbijzijnde. Deze vaargeul is gereserveerd voor de opvaart. Blijf tussen de tonnen, aan BB zijn rotsen, de Geisenrücke.

Bij sommige waterstanden is deze vaargeul afgesloten d.m.v. een varende ponton met een verkeersteken, vaar dan via het BB-vaarwater.

In dit BB-vaarwater kun je afvaart tegenkomen, vaar daar dan zo dicht mogelijk bij de tonnen aan SB. Houd ook tussen de Geisenrücke en Tauberwerth goed de SB wal.

Bij het Tauberwerth aangekomen stuur je SB richting eiland/oever (het Tauberwerth) en daarna richting groene ton. Houd steeds goed SB wal, afvaart heeft alle ruimte nodig maar zal zich melden via de marifoon, "Talfahrt am Oberwesel".

Let op de stroming achter het Tauberwerth langs (waar je niet kunt varen) die je eerst van het Tauberwerth af duwt en je er daarna juist naartoe trekt, richting de achterkant van de groene ton, je zult daar stevig op moeten sturen.

Het lastigste deel is nu achter de rug, vergeet vooral niet van de omgeving te genieten.

Tot aan Kaub is er weinig te melden.

Het kan in het gedeelte hierna ondiep zijn voor schepen 'op waterstand', diep geladen, dus kijk niet vreemd op wanneer opvaart ineens langzaam doet. Blijf er dan achter en zoek contact via de marifoon.

Bij Bacharach moet de afvaart een scherpe draai maken terwijl de opvaart juist een eiland passeert. Houd dus goed de SB-wal en stop eventueel wanneer grote afvaart zich meldt bij Lorchhausen ("Talfahrt am Rheingold") want die hebben soms weinig plek. Wanneer je zo'n melding hoort, reageer dan en zeg dat je een klein opvarend schip bent. De schipper van de afvaart zal aangeven of je door kunt komen of beter kunt wachten.

Vaar door tot Trechtinghausen. Houd ook daar in de bocht goed SB wal. Opvaart en afvaart moeten hier door een relatief smalle vaarweg omdat er aan de rechteroever (voor jou de BB oever dus) een ondiepte is.

Vaar rustig door tot Assmanshausen. Let op, je komt aan BB langs gemene rotsen, de Jungfrauen, de afvaart zal daar ruim omheen willen varen.

Je vaart nu richting Binger Loch en het gaat steeds harder stromen. Vaar langs de BB vaargeul langs het eiland (volg de betonning). In het Binger Loch (bij de witte toren, de Mausenturm) staat aan de BB-oever een kruis (als je het kunt vinden) om aan te geven waar vroeger het échte Binger Loch was.

Gefeliciteerd, je bent nu bij Bingen en hebt het gebergte achter de rug.

Let wel even op wanneer je richting Bingen stuurt, de stroming trekt je de vaargeul langs de linkeroever van de Mausenturm in.

Afvaart

Houd in het hele gebergte zo strak mogelijk de SB wal, de rechteroever. Dat lukt niet altijd, sommige bochten zijn zo scherp met bijbehorende sterke stroming dat je vanzelf van die SB-zijde wordt weggeduwd. Begin bij scherpe bochten vroeg met het inzetten van de bocht, je kunt altijd weer afvallen wanneer je te scherp uitkomt.

Zodra je voorbij Rüdeshheim, boven Bingen, komt begint het steeds harder te stromen. Houd SB aan.

Je passeert even beneden Bingen het Binger Loch. Opvaart heeft hier grote moeite om de snelheid vast te houden, geef ze de ruimte. Toen het echte Binger Loch nog bestond ging de afvaart aan BB langs het eiland met de Mausenturm maar dat is verleden tijd.

Je komt nu bij Assmanshausen. Pas op de Jungfrauen aan SB, dat zijn scherpe rotsen waar je niet wilt zijn. Let even later op de ondiepte aan SB, vaar er aan BB omheen maar direct daarna naar SB om de opvaart niet in de weg te varen. Het wijst zichzelf.

Het kan voorkomen dat opvaart bij deze ondiepte jouw wal opzoekt, met name de voorspan boten, de slepers. Maak je niet te druk, ze zijn het gewend en zullen genoeg plek voor je over laten, het komt vanzelf goed. Gewoon je SB wal houden en koers en snelheid vast houden.

Vaar via de BB-zijde langs de burcht in Kaub.

Meld je bij Lorchhausen, bij het hotel 'am Rheingold' aan SB, "kleiner talfahrt am Rheingold". Pas op, de komende bocht naar SB is scherp en je wilt niet in de weg van de opvaart komen, begin dus vóór de bocht al in te sturen.

Vaar door tot aan de haven van Oberwesel, die ligt aan BB. Houd goed de SB-wal aan kijk nog steeds veel achter je, afvaart vaart ook hier snel. Wanneer er grote afvaart achter je zit wil die je misschien nu graag passeren om de weg vrij te hebben bij de Geisenrücke en richting Lorelei dus luister goed uit op je marifoon.

Meld je via de marifoon ter hoogte van de haven van Oberwesel, "kleiner talfahrt am Oberwesel". Ook weer een scherpe bocht, dus eerder insturen en scherp nemen. Pas wel op voor de grond aan SB maar laat je tegelijkertijd niet door de stroming richting Tauberwerth dwingen.

Stuur richting Geisenrücke en houd weer SB aan. Pas goed op voor afvaart achter je. Kies het SB-vaarwater langs de Geisenrücke, het andere vaarwater is gereserveerd voor de opvaart. Houd er wel rekening mee dat sommige opvaart (en bij bepaalde waterstanden alle opvaart) ook via het BB-vaarwater vaart, er kan dus weinig ruimte zijn.

Pas erg op voor de SB wal, de stroming zal je daar steeds naar toe duwen maar houd wel voldoende ruimte voor de opvaart. Bij de Lorelei is een scherp overzichtelijk bochtje naar BB, bij de groene ton aan BB. Probeer die bocht al een beetje af te snijden als er geen op- en afvaart is, grotere afvarige schepen sturen die ton scherp aan wanneer er geen opvaart is. Pas anders even op, je wordt richting Lorelei geduwd door de stroming.

Je hebt de Lorelei bereikt, kijk even omhoog maar niet te lang want je gaat weer met een scherpe bocht naar SB. Nu nog even langs de dam aan SB en dan de bocht van St.Goar in. Weer scherp, nu naar BB. Blijf opletten, opvaart heeft het hier moeilijk. Je wordt naar de kade aan BB toe gezogen.

Gefeliciteerd, je hebt het gebergte achter je. Viel best mee, toch?

Bingen - Mainz

Je vaart door de mooie Maingau.

Dit is een heel specifiek landschap met op het oog grote watervlaktes. Het lijkt hier rustig maar schijn bedriegt soms.

Opvaart

Let bij Bingen op de stroming die je zijdelings over SB het gebergte in trekt.

Houd de vaargeulen in de gaten, je wilt niet langs Rüdeseheim dus je kiest SB, het wijst zichzelf.

Het kan hier vooral bij Oestrich ondiep zijn voor de geladen schepen die hier regelmatig de bodem raken. Dat is hier grind en kan weinig kwaad, maar houd wel rekening met schepen die misschien ineens langzaam varen. Blijf er dan achter en zoek contact via de marifoon.

Vlak na Erbach kom je aan SB bij een andere rivierarm. Je wordt hier sterk naar de groene tonnen getrokken, houd dus voor een keer niet te veel SB en zoek voor een keer het midden van de rivier als er geen afvaart aankomt. Het kan zijn dat je schuin op moet varen naar BB om toch een koers rechtuit aan te houden. Vaar door richting Wiesbaden en Mainz.

Afvaart

Kijk op de kaart welke vaargeul je moet hebben. Je moet bv niet langs Rüdeseheim, dat is enkel voor passagiersvaart.

Afvarend is het hier niet zo lastig varen, geniet van het uitzicht. Maak je borst maar vast nat voor het gebergte, straks.

Mainz - Mannheim

Op dit gedeelte van de rivier moet men weer de eigen wal varen, SB houden dus. Hier zullen vooral de vele wijngaarden op de oever opvallen.

Er is nautisch niet zoveel over te vertellen, het is allemaal vanzelfsprekend. Met een goede kaart kom je er wel. Er liggen hier en daar tonnen, let even op de kleur, ze liggen middenvaarwater.

Let direct na Mainz even op voor de Main monding, ook daar zal men soms kop voor invaren. Het lijkt een onbeduidende invaart maar dit is de aansluiting met het Donau bekken. Er zijn hier nogal wat container havens dus daar kun je grote koppelverbanden verwachten die havens in- en uitvaren.

Net beneden Mannheim ligt Ludwigshafen waar veel chemie wordt verwerkt, verwacht daar tankschepen met gevaarlijke stoffen die hier vertrekken of een plekje zoeken, blijf beter een beetje uit de buurt. Vlakbij de Neckar monding is een bunkerstation.

Op het traject Mannheim en de eerste sluis, die van Iffezheim, nemen veel schepen een loods. Dat is de zogenaamde Boven Rijn.

In Mannheim zelf nemen veel schepen dan ook de loods aan boord of zetten die af dus ook daar kan het druk zijn met aan- en afmerende schepen en met afvaart die rondgaat, hoewel men afvarend meestal probeert om even kop voor aan de kant te komen en de loods af te zetten.

Probeer vooral van het uitzicht te genieten.

Copyright

© Copyright Roeland van Basten Batenburg 2020

<http://www.vanbastenbatenburg.com>
rhein@vanbastenbatenburg.com

This document is released under a Creative Commons BY-NC-ND 4 license.

- Attribution – You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made. You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use
- NonCommercial – You may not use the material for commercial purposes
- NoDerivatives – If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material
- No additional restrictions – You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits

Thank you!

Disclaimer

De aanwijzingen en suggesties in dit document geven enkel de mening van de auteur weer en er kunnen op geen enkele manier rechten aan worden ontleend. Het is goed mogelijk dat een ander niet dezelfde ideeën heeft of riviergedeeltes anders zou benaderen.

De vaart op de rivier of op andere wateren is geheel op eigen risico en of men daarbij dit document gebruikt is een ieders eigen verantwoordelijkheid.