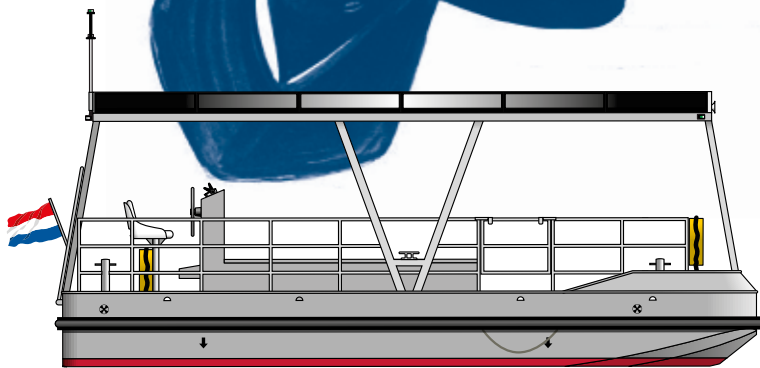


HARLINGEN ZOEKT



PONTSCHIPPERS *met of zonder snor*

DE ZONNEPONT IS BIJNA AF

Het aandrijvings-/besturingssysteem is ingebouwd, het 608 kg wegende accupakket staat benedendeks en alle regelkasten, omvormers, etc. zijn strak en overzichtelijk gemonteerd. Toch zit er nog aardig wat werk in allerlei details, van het maken van een vlaggenstokhouder tot het wegschuren van scherpe bramen. Het werk aan de steigers gaat beginnen en na de zomer zullen we waarschijnlijk vooral heen en weer varen tussen de Sassteiger en de Zuiderpier. De steiger in de Willems haven aan het eind van de grote multifunctionele steiger (voorheen de cruiseschepensteiger) is dan nog niet af.

GEEF JE NU OP OM SCHIPPER TE WORDEN!

Het maakt niet uit of je oud of jong bent, man of vrouw, werkend, werkloos of gepensioneerd, iedereen die gezond en fit is, kan zwemmen, beschikt over wat gevoel voor techniek, die het leuk vindt om met mensen om te gaan, beschikt over verantwoordelijkheidsgevoel voor mens en materiaal en die bereid is om wat te leren, kan schipper worden. Het maakt niet uit of je wel of niet kunt varen, dat gaan we je leren.

Vooreerst hebben zich al 16 mannen en vrouwen opgegeven, maar we willen starten met ongeveer 40 schippers, dus we kunnen nog 25 personen gebruiken. Wacht niet lang met opgeven, want je komt op de schipperslijst te staan op volgorde van binnenkomst, ongeacht je ervaringsniveau. Een kleuterjuf heeft dus evenveel rechten als een ex-marineofficier. Geven zich veel meer mensen op dan 40, dan kon je op de wachtlijst te staan.

Geef je hier op: info@harlingerpontje.nl en vul het inschrijfformulier in.

Je kunt ook mailen naar info@jukkema.nl.

WAAROM PONTVAREN LEUK IS

Is dat leuk, heen en weer varen met een pontje? Dat vroeg ik me ook af, ik zeil m'n hele leven al op zee en had verwacht dat pontjevaren snel zou gaan vervelen. Ondertussen ben ik zes seizoenen pontschipper bij Kingmatille en het verveelt me absoluut niet. Dat vinden mijn collega's ook, het verloop onder de schippers is gering. Zij vormen een gezellig team uit alle lagen van de bevolking. Boeren, artsen, huisvrouwen, zeelui, bouwvakkers, leraressen, accountants, IT-specialisten en buschauffeurs, de meesten gepensioneerd. Overigens zijn jongeren evenzeer welkom! Er zijn schippers bij die moeten afkicken als het seizoen voorbij is en die niet kunnen wachten tot het weer begint. Er is geen reden om aan te nemen dat dat in Harlingen anders zal zijn. De belangrijkste argumenten om je op te geven zijn:

Punt één: het braafste argument. Als schipper dien je de gemeenschap zonder dat je daarvoor betaald wordt, zoals Amerikanen dat plegen te zeggen: *Serving Your Community*. Je draagt bij aan burgerzin en aan de ontwikkeling van de Willemskade tot een nautische boulevard. Zo help je Harlingen interessanter voor inwoners en toeristen te maken en gaat het uiteindelijk de stad in economisch opzicht weer wat beter.

Punt twee: als je de kost verdient achter een bureau, in een winkel of voor de klas, is pontjevaren een zeer verfrissende afwisseling.

Punt drie: passagiers gaan nooit voor straf mee, ze hebben altijd een goed humeur en niemand heeft haast. Ze genieten er van om even op het water te zijn - vooral kinderen - en te zien hoe je met de pont omgaat. De sfeer aan boord is gemoedelijk, je hoort allerlei verhalen, ze vragen je van alles en je zult veel gefotografeerd worden. Er wordt van de schippers verwacht dat ze ook wat van de havens, de stad en het Wad weten. Contact met passagiers is zeer afwisselend, want men is kort aan boord. Je leert veel mensen kennen en naarmate de pont bekender wordt, zullen er steeds vaker passagiers komen die minstens een keer per week tot zelfs dagelijks even Pont & Pier Pakken. Het is dankbaar werk.



Punt vier: het is ook een beetje een vak. Het varen met een pont die meer kan dan een gewone motor- of zeilboot en in een haven met veel andere scheepvaart, moet je leren. Elke dienst zijn wind en stroom anders en er wordt van je verwacht dat je de pont onder alle omstandigheden in de vingers hebt. Het is een prachtig stuk gereedschap en je mag er gratis mee spelen! Je wordt een expert in aanleggen, wegvaren en in het omgaan met meerlijnen. De gemiddelde watersporter kan straks nog wat van je leren!

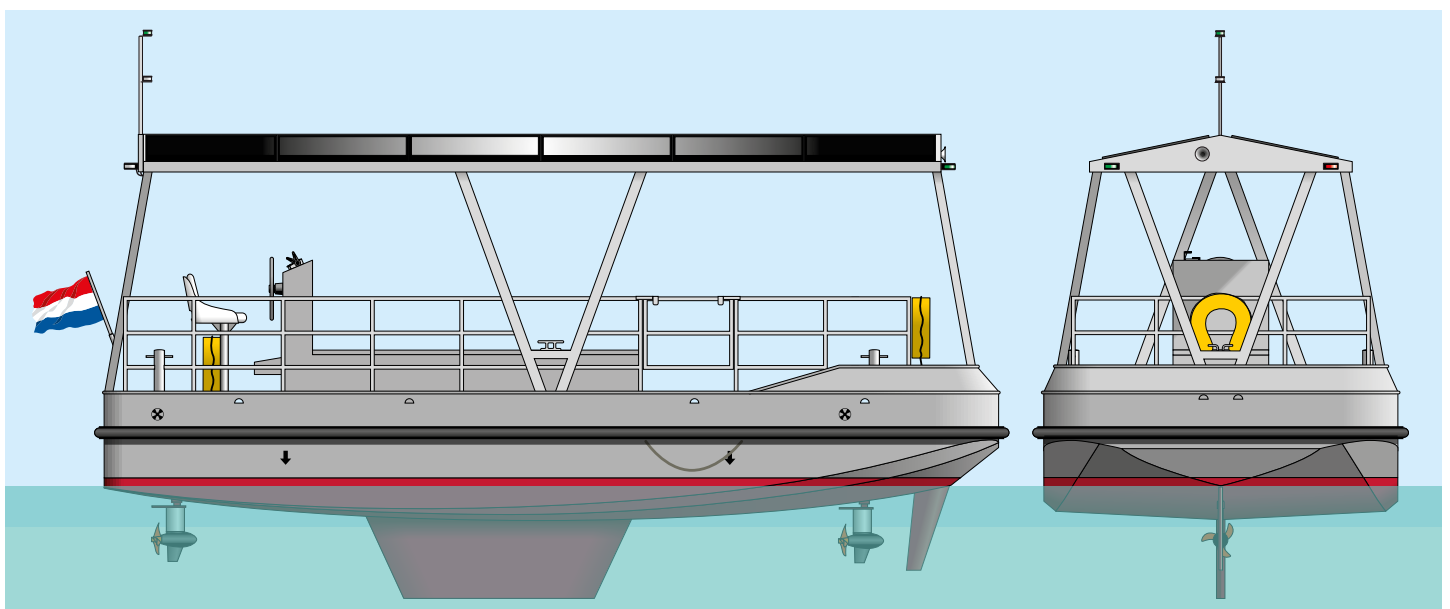
Punt vijf: het is geen eenzame bezigheid, je doet het met z'n tweeën. Als je veel wilt varen, mag je maximaal 3 x per week een halve dag, want je collega's moeten ook een beurt hebben. Sleur wordt het echt niet. Pensionado's varen zoveel mogelijk door de week, zodat werkenden in de weekends een kans krijgen. Zoals dat elders ook het geval is, verwachten we dat de groep aspirant-schippers vanzelf een gemoedelijk collegiaal team gaan vormen.

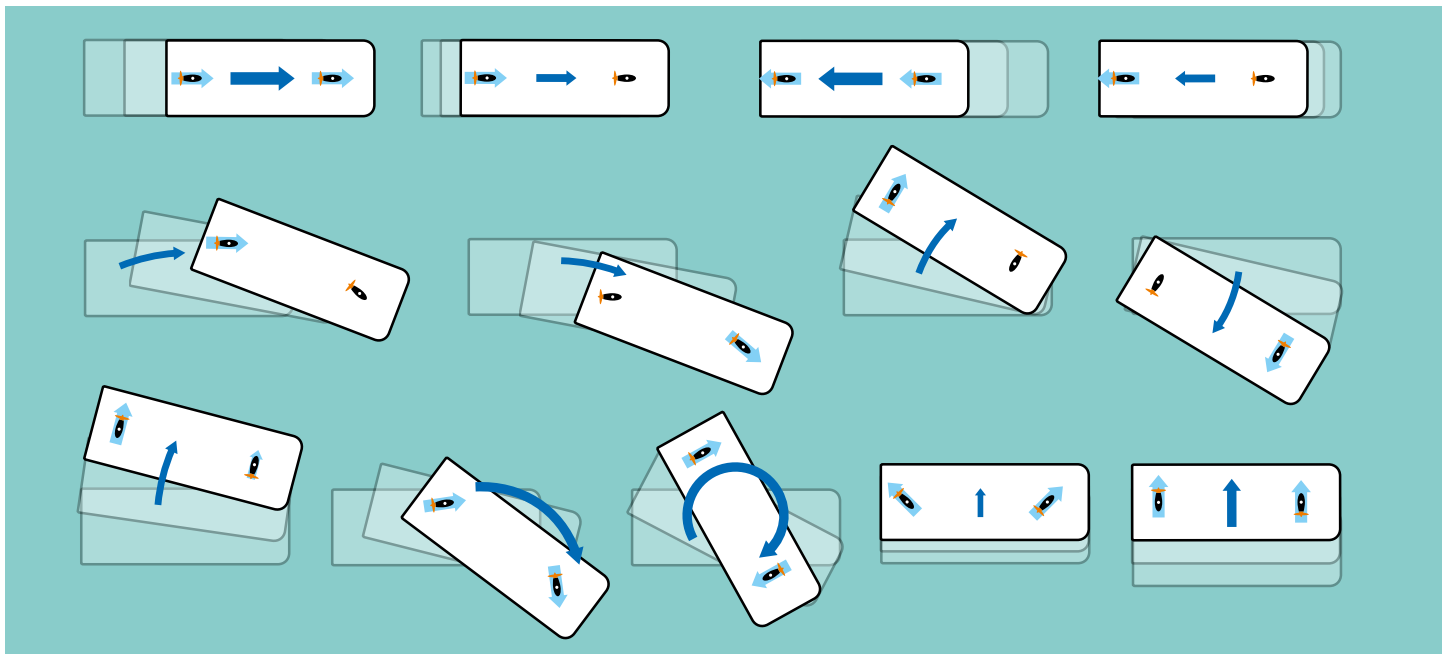
JE WORDT GRATIS DEGELIJK OPGELEID

De opleiding tot pontschipper is gratis en bestaat uit een theoretisch en een praktisch deel en de bevoegdheid om de marifoon te gebruiken. Het theoretisch opleidingsdeel wordt verzorgd door de Maritieme Academie Harlingen. Elke schipper krijgt het Handboek Pontschipper met de verkeersregels in de haven, knopen leggen, hoe handig te manoeuvreren, technische informatie, man-over-boord procedures en checklists. De theorie is afgestemd op hen die nog nooit gevaren hebben. Je leert met de marifoon om te gaan en om daarvoor een zendvergunning te krijgen, moet je een examentje doen dat enige studie vergt.

Waarom we die opleiding serieus nemen? We zijn openbaar vervoer en kunnen per oversteek 12 passagiers vervoeren, die ook veilig aan de overkant wensen af te stappen. Naar aanleiding van een ongeval met een pontje bij Rijswijk, is de Raad van Ongevallen zich eens gaan verdiepen in de bedrijfsvoering van al die pontjes, die vaak door vrijwilligers gevaren worden. Geen overbodige luxe want per dag maken ongeveer 400.000 mensen in Nederland ergens gebruik van een pont. Men is wezen kijken bij de pont van Kingmatille en was onder de indruk van de manier van opleiden en van de voorzieningen. Wij gaan het in Harlingen grotendeels op dezelfde manier doen. Wat dat betreft doen we geen concessies aan kwaliteit.

Er zullen schippers bij zijn die we, wat de theorie betreft, haast niks hoeven te leren en anderen die varen gaan ontdekken. Voor het pontvaren in de praktijk doe je geen examen, maar je moet de instructeurs wel aantonen dat je het 'vak' beheerst. Hoe leuk pontvaren ook is, openbaar vervoer





moet zowel veilig als comfortabel gebeuren. Dat varen doe je onder de ogen van het publiek, af- en aanvarende beroepsvaart en de Havendienst. Schippers die graag gewaagde manoeuvres uitvoeren, al of niet vlakbij in- of uitvarende grote schepen, kunnen we missen als kiespijn.

Op types die te eigenwijs zijn om te leren hoe je handig met een zonnepont omgaat, zitten we ook niet te wachten. Tenzij je gewend bent om te varen met moderne havensleepboten met Schottel of Voight-Schneider aandrijvingen, vaart de pont echt anders dan wat je tot dusver gewend was. Moeilijker?

Dat niet, maar anders en leuker.

EERST OEFENEN ZONDER PASSAGIERS

Als de pont in de vaart komt, oefenen we eerst zonder passagiers en wordt een aantal instructeurs opgeleid. Die gaan later met kleine groepjes aspirant-schippers oefenen, bij voorkeur onder allerlei weersomstandigheden. Zo leert elke schipper de pont te bespelen en niet andersom.

Je zou kunnen denken dat ervaren vaarders het direct allemaal goed doen, maar dat bleek bij Kingmattile en Terherne niet het geval omdat een pontje echt anders vaart dan een 'gewone boot'. Het kan best zijn dat een receptioniste die nooit gevaren heeft, het eerder in de smiezen heeft dan een wedstrijdzeiler die z'n verleden in de weg heeft zitten.

We varen dus in paren en sturen om de beurt. De schipper die niet aan het roer staat, helpt stramme ouderen en kleine kinderen aan en van boord, maakt de meerlijnen los en vast, verkoopt de kaartjes en beantwoordt vragen van de passagiers.

Het is niet zo dat de gepensioneerde kapitein de hele dienst in de stoel aan het stuur zit en de kapster de lijnen mag vastmaken en de kaartjes verkoopt. We doen niet aan rangen, of standen, iedereen is evenveel schipper en de man of vrouw met de meeste ervaring brengt de ander de fijne kneepjes bij. Maar een vrijwilliger die echt niet wil sturen en veel liever kaartjes verkoopt en lijnen vastmaakt, sturen we niet naar huis.

VERLOOP VAARSEIZOEN

Een vaarseizoen duurt van eind april tot eind september. Er zullen diensten zijn waarin geen mens komt vanwege erbarmelijk weer en je vooral in het schippersonderkomen zit. Er zullen ook diensten zijn, waarin je continu aan het varen bent en amper tijd hebt om even een kop koffie te drinken. Het onderhoud aan de pont in het seizoen is minimaal, de boel moet schoon zijn, ook de zonnepanelen, want die leveren minder stroom als ze vuil zijn. We zijn een visitekaartje van de stad, het spul moet er representatief bijliggen. Zowel voor een groep giechelende pubers als voor oma's met kleinkinderen of Chinese toeristen.



In mei en september wordt er door de week alleen 's middags van twaalf tot vijf gevaren door één team per dag en in het weekend vanaf tien tot zes door twee teams. Een dienst duurt doordeweeks vijf uur en in het weekend vier uur in het voor- en naseizoen.

In juni, juli en augustus wordt alle dagen van 's morgens tien tot 's avonds acht uur gevaren door twee teams, alle diensten duren dan vijf uur.

Dit schema komt grotendeels overeen met dat van andere Friese pontjes en dat houden we vooreerst aan, maar het kan zijn dat we dat later gaan wijzigen als het passagiersaanbod in Harlingen heel anders is.

Dat komt neer op ongeveer 270 diensten per seizoen en omdat we altijd met z'n tweeën varen, moeten 540 diensten ingevuld worden.

Bij 40 schippers betekent dat - gemiddeld - 14 diensten per seizoen, dat is 1 dienst per week en 8 weken vrij of ongeveer 1 x varen per 2 weken. De verwachting is dat, net als elders, er pensionado's zijn die veel liever vaker dan 1 x per week varen en werkenden of studenten die 1 x per 2 weken wel genoeg vinden en dan uiteraard bij voorkeur in een weekend.

Om je vaardigheid op peil te houden, dien je 10 x per seizoen varen, dat is gemiddeld ongeveer 2 x per maand. Hoe je die dagen verdeelt over het seizoen, is aan jou, 8 x in één maand en dan een paar maanden met vakantie, het staat je vrij. Je kunt maximaal 3 x per week varen, want anderen moeten ook aan de beurt kunnen komen.

Een dienstenrooster wordt aan de website gehangen. Als schipper kun je daar inloggen met je gebruikersnaam en wachtwoord zodat je toegang tot de maandroosters krijgt. Daar zet je je naam in het diensttijdvakje van jou keuze, naast het vakje waar een collega al of niet zijn naam al heeft gezet. Je hoeft niet altijd met dezelfde maat te varen en ook niet elke week dezelfde dag of altijd de ochtend- of de middagdienst te kiezen en zoals eerder gezegd, je kunt best een paar weken overslaan.

KENNISMAKINGSVERGADERING 9 MEI

Op dinsdagavond 9 mei houden we een kennismakingsvergadering in de Maritieme Academie en daar zijn allen welkom die zich opgegeven hebben om pontschipper te worden. We beginnen om acht uur. Het bestuur van de Stichting Harlinger Heen & Weer is er uiteraard. Arjen Mintjes is, behalve directeur van de Maritieme Academie, ook voorzitter van de stichting en hij heet iedereen welkom.

Wij vertellen wat er van een schipper verwacht wordt, hoe we je het varen gaan leren en hoe diensten zullen gaan verlopen. Je hoort wat over de bouw en het ontwerp van de pont.

Dirk Klinkenberg van de Havendienst vertelt wat over het verkeer en de verkeersregels in een drukke zeehaven.

Uiteraard heb je gelegenheid om vragen te stellen en je kunt kennismaken met je toekomstige collega's. Geef je tijdig op zodat we ongeveer weten hoeveel personen we kunnen verwachten:

info@harlingerpontje.nl

Bestuur Harlinger Heen & Weer

Arjen Mintjes, voorzitter

Henk Emmink, penningmeester

Henk Jukkema, secretaris/technische zaken

