



8 juni 2022

BS Vaardagen Pinksteren 2022

Na twee jaren verstoken te zijn geweest van onderhoudende „Blauwestad-vaardagen“, ten gevolge van de vele beperkingen van activiteiten tijdens een uitbraak van het Covid-19-virus, heeft ongetwijfeld een groot deel van de BS-vloot van No Limit Ships halsreikend uitgekeken naar het Pinksterweekeinde in 2022. Aangemoedigd door vrijwel alle schepelingen hebben de bemanningen van de „Orinoco“ en de „Assistent“ edelmoedig de taak op zich genomen deze vaardagen te organiseren. Het resultaat mag er zijn. Hieronder een verhandeling over deze dagen, de aanloop ernaar toe en de retourvaart naar Holland, alles gezien vanuit het bescheiden gezichtsveld van de bemanning van de „Jan van Houten“.

Het is woensdagavond, om precies te zijn 1 juni 2022, als we 's avonds om half negen inschepen. Het avondeten hebben we achter de kiezen, hetgeen een afwas aan boord onnodig maakt. We bunkeren zo'n slordige vijftig liter drinkwater, constateren dat het lekker fris is bij een temperatuur van dertien graden en dat er een lichte bries vanuit het noordwesten blaast. Het licht gaat eerder uit dan de zon ter kimme neigt.

De volgende morgen zijn we gelukkig een kwartier voor het hoornsignaal wakker. Het is een ingestelde beltoon op de mobiele telefoon die ons om zes uur wakker moest toeteren. Buiten is het tien graden, in de kajuit is de sfeer goed. De barometer laat een stijgende tendens zien en met een briesje vanuit het westen lijkt de dag er goed uit te zien. Tien over half zeven verlaten we de haven. Via de Texelstroom, het Malzwin en het Visjagersgaatje tuffen we over de Waddenzee met acht knopen (opkomende vloed) in de richting van Den Oever. We zijn te vroeg om aldaar verse vis in te slaan. De Stevinsluis wordt bijtijds opgeroepen, zodat we nog binnen twee uren sinds ons vertrek geschut en wel de sluis uitvaren. Het IJsselmeer is geheel vrij van scheepvaartverkeer. Er zal toch geen waarschuwing voor de scheepvaart van kracht zijn? Gelukkig niet, het is gewoon vroeg in de ochtend en vooral lekker fris. Iets meer wolken en iets meer wind, maar voor de rest voldoende rustig om ongestoord een bakje koffie te genieten, bij ons vaak vergezeld van een krentenbol.

Zo tegen elven lopen we de noordelijke kolk van de Johan Frisosluis, binnen. De pleziervaarders ontwaken net in de binnenhaven, die overigens behoorlijk vol schepen ligt. Ons doel wordt Sneek, te bereiken via de Friese meren, Heeg, Osingahuizen en IJlst. De Friese taal niet machtig zijn deze namen in het Nederlands gespeld. In IJlst aangekomen blijkt aan de brug een defect te moeten worden verholpen. In het vaarwater liggen al wat schepen te wachten. De westenwind heeft zich intussen versterkt tot een stijve bries, hetgeen het stilliggen voor de brug tot een uitdaging maakt. De klanken van de verschillende boegschroeven, inclusief die van ons schip, zijn niet van de lucht. De boegschroef, juist door z'n snerpende geluid, doet schippers op de een of andere manier in elkaar schrompelen van schaamte bij gebruik. De brugwachter laat ons uiteindelijk door. Niet veel later lopen we de havenkom voor de Sneker Waterpoort binnen. Ook daar hebben werkzaamheden aan het brugwachtershuis en mogelijk de bediening van een verderop gelegen brug door de dienstdoende brugwachter intussen gezorgd voor een opstopping van het scheepvaartverkeer en het wegverkeer. Als de brug geopend wordt nadert juist een ambulance met gillende sirene. De brugwachter is echter niet te vermurwen. Eerst een paar schepen doorlaten, zo zal zijn

gedachte zijn geweest. Nadat een tweede schip doorgelaten is, wordt de brug nu toch weer gesloten. Geluid van boegschroeven is het gevolg.

We zien de „Brom-Brom“ al afgemeerd liggen aan de Geeuwkade. Daar gaan we maar even kort tegenaan liggen. Nadat de brug wederom wordt geopend voor scheepvaartverkeer, komt er zowaar even verderop een plaatsje aan de Geeuwkade vrij. We kunnen afmeren, vastleggen en walstroom aansluiten. Op een straattegel ter hoogte van de kadeplaats staat een QR-code afgebeeld. Met een druk op de knop van de mobiele telefoon kan het havengeld worden voldaan. Zou men twintig jaren geleden hebben willen voorspellen dat het fotograferen van een straattegel betaling van havengeld tot gevolg zou hebben, dan zou men discreet zijn afgevoerd naar een inrichting. Aan diezelfde Geeuwkade ligt overigens ook de „Groene Paerl“, zodat we kunnen vaststellen hier al met een klein vlootcontingent te liggen. Intussen hebben wij er ruim veertig mijlen op zitten, laat de bloemkool met braadworst zich aan dek goed smaken en liggen we al te kooi, nog voor de zon is ondergegaan.

Op vrijdagmorgen is een vertrektijd van tien uur afgesproken. De machinekamer van de „Brom-Brom“ heeft echter de interesse van de bemanningen gewekt. Om kwart voor elf zetten we met drie schepen koers in de richting van IJlst met als reisdoel Woudsend. De verse jus d'orange, de croissants en de krant hebben we dan intussen al de revue zien passeren. Er staat weinig wind, het is zowaar ietsje warmer dan de vorige dag. In de vaart naar Osingahuizen kruisen kleine zeilbootjes in de richting van de brug, zich weinig aantrekkelijk van de gemotoriseerde pleziervaart. Na de brug steken we de Jelteloot over in de richting van Woudsend. De wind trekt aan tot een stijve bries vanuit het noorden. En ja hoor, de boegschroef moet er bij ons aan te pas komen om enigszins redelijk af te meren aan een ons toegewezen langssteiger in de plaatselijke jachthaven. De inmiddels gearriveerde Sjouke legt daar ook aan. Daar staat de bemanning van de „Orinoco“ ons al op te wachten. De „Assistent“, de Solea en de Blauwe Stad zijn dan nog onderweg. De „Ouwe Jaap“ ligt er inmiddels wel. Niet lang nadat we voet aan wal hebben gezet loopt ook de „Blauwe Stad“ binnen. En verder arriveren achtereenvolgens de „Solea“ en de „Assistent“. Zo maken in de namiddag de negen schepen het vlootverband compleet. We mogen van de vlootleiding passagieren tót half zeven 's avonds. Daarna worden de bemanningsleden verwacht in een restaurant aan de haven. Bij het diner schuiven bovendien bemanningsleden van de „Hendrik“ aan. Zij voelen zich meteen thuis in dit bonte gezelschap schepelingen.

Woudsend is een alleraardigst dorp, niet gehinderd door stadsrechten uit vervlogen tijden. In tegenstelling tot veel dorpen in Fryslân is deze nederzetting niet gebouwd op terpen of wierden, maar op een grote langgerekt zandrug, die mogelijk in de laatste ijstijd is ontstaan. In de zeventiende eeuw heeft de scheepsbouw hier gezorgd voor werkgelegenheid. De huisjes werden dicht tegen elkaar aan gebouwd, want wie heeft niet droge voeten willen houden in barre natte tijden. Het gevolg is dat het dorpje vele nauwe steegjes kent. Er is een alleraardigst winkeltje bij de molen, waar men Groningse wijn verkoopt, van oud zeil gemaakte tassen en natuurgetrouwe stoffen vissen. Een stoffen kabeljauw dient nu als hoofdkussen bij ons aan boord. We beschikken al over een stoffen schol. Hoe gek kan een mens eigenlijk zijn.

De vertrektijd, zaterdagmorgen tien uur, wordt ons nadrukkelijk de avond tevoren medegedeeld. Zeer terecht, want na een gezellige avond ligt chaos de volgende dag op de loer. Tegelijk met onze vloot vertrekken ook een paar grote zeilschepen vanuit een aangrenzende havenkom. Met fraai, zonnig weer en wederom een stevige bries verlaten we op de afgesproken tijd de haven. En wederom is de dag weer gestart met jus d'orange, croissants en een dikke krant. Voorop vaart de „Orinoco“, waarop een familielid van de Solea heeft aangemonsterd. De crew van de „Hendrik“ is aan boord gegaan van de „Brom-Brom“ en de crew van de „Blauwe Eend“ monstert aan op de „Groene Paerl“. Ons schip is de eer te beurt gevallen te mogen beschikken over een bedreven stuurman van „De Groninger“. Deze enthousiaste, door de



zon bruin gebrande schipper is onderweg nog een paar keer overgesprongen op de „Solea” en in de sluis bij Terherne op de „Ouwe Jaap”. In zijn rugzak o.a. heerlijke krentenbollen!

Het eerste gedeelte van de route gaat via het Slotermeer naar de Stad Sloten, begiftigd met de zo fel begeerde stadrechten, die nu slechts van belang zijn voor vermelding in de Elfstedentocht. Na Sloten volgt het Tjeukermeer, zonder bovengebit uit te spreken als Tsjûkemar. Eerder genoemde zeilbootjes zijn nu talrijk aanwezig, waarbij opvalt dat men kruist in vaarwegen zonder de buitenboordmotor standby te hebben en waarbij men kennelijk voorbijgaat aan het feit dat vaartuigen in betonde geulen voorrang hebben. Dit komt helaas zoveel voor, dat het erop lijkt dat de vaarregels zijn aangepast zonder dat wij het weten. Enfin, overal blijge gezichten en dat is belangrijk. Geen onvertogen woorden, want die lossen niets op. Joure zien we aan de horizon en na verloop van tijd bevinden we ons op het Sneekermeer, voor mensen die slissen uit te spreken als *Snitsermar*. Bij Grou verlaten we het Prinses Margrietkanaal en varen dan door de *Âlde Feanen*, niet uit te spreken als Oude Venen. Waarom niet? Omdat zo'n mooi natuurgebied een idyllische naam verdient. We naderen ons reisdoel: Eernewoude, in het Frysk anders geschreven. De „Blauwe Stad” lijkt niet verder te willen dan de steiger van het hotel waar we gezamenlijk het diner zullen genieten. Bij navraag blijkt dat dit schip hier een zeker voorrecht geniet, de betreffende bemanning overigens zeer gegund.

Earnewâld gaat op een vrolijke wijze gebukt onder de aldaar georganiseerde Sleepbootdagen. Vele oude slepers liggen gepavoiseerd afgemeerd vlakbij de passantenhaven. De passantenhaven ligt overigens helemaal vol, maar.....voor onze vloot zijn ligplaatsen vrijgehouden door de gastvrije havenmeester. Hulde voor de organisatie èn voor de dienstdoende havenmeester. We krijgen een plaats toegewezen tussen de „Solea” en de „Brom-Brom”, waarbij wij ter verhoging van de feestvreugde onze boegschroef nog maar eens ten gehore hebben gebracht.

Achteruit invaren in een wat krap stukje vaarwater beheerst de schrijver niet goed genoeg om verstoken te blijven van dat alom bekende geluid, dat nu eenmaal onlosmakelijk verbonden is met de zich in de boeg teruggetrokken schroef. Nadat de nodige lijnen her en der zijn vastgeknoopt begint dan toch eindelijk het uitwisselen van vele belevenissen en wetenswaardigheden, veelal gebezigd in een voor een buitenstaander onverstane taal: het van vissers overgenomen schipperslatijn. Als snel vullen de verschillende kuipen zich met goedgehumde schepelingen. De vlootleiding, zich voortdurend over ons ontfermend, brengt onder de aandacht dat we om zeven uur 's avonds worden verwacht bij het diner in een naburig hotel.

Het schippersdiner laat zich goed smaken en de zon gaat vandaag eerder onder dan menigeen gedacht heeft. De bemanningen van de „Hendrik” en de „Blauwe Eend” zijn door de schipper van „De Groninger” met zijn auto gerepatriëerd naar Woudsend om in hun automobielen de tocht naar huis te aanvaarden. De dagtocht is een feest geweest, het diner een genoegen. De nachtrust wel verdiend.

Op Eerste Pinksterdag glijdt 's morgens vroeg de „Brom-Brom” als eerste de haven uit met als bestemming het verre Sneek. Met veertien graden, een bewolkt firmament en een frisse noordooster is het verder prima vaarweer. Met de bemanningen van de „Groene Paerl” en de „Assistent” is afgesproken, waar mogelijk, gezamenlijk op te varen naar Stavoren met als doel Medemblik te bereiken. Met een lagedrukgebied in de buurt wordt zoiets moeilijk planbaar, maar mogelijk wel uitvoerbaar. Een cryptische omschrijving van: we zien wel. Een uur na vertrek van de „Brom-Brom” worden bij ons de trossen ingehaald. We zetten koers, dwars door de *Âlde Feanen*, naar Grou. Het Prinses Margrietkanaal volgen we tot aan Sneek, waar we stuurboord de Houkesloot invaren om bij een bunkerstation brandstof in te nemen. Achteraf blijkt tanken in Eernewoude goedkoper te zijn geweest: het scheelt bijna 14 cent per liter dieselolie. We besluiten door Sneek en IJlst naar Stavoren te varen, hetgeen onze reistijd aanzienlijk heeft verlengd. Er zijn meer bemanningen geweest, die een dergelijke planning hebben gemaakt.

De „Groene Paerl” is al in Stavoren en heeft weten vast te stellen dat een oversteek naar Medemblik tot de mogelijkheden behoort. Wij wachten op de „Assistent”. De sluismeester is ons daarbij behulpzaam: hij laat de „Groene Paerl” door en ons voor de sluis wachten. Daardoor kan de „Assistent” op ons inlopen. Eenmaal op het IJsselmeer tonen de golven zich nog alsof er 4 tot 5 Beaufort uit het noorden staat. Er staat daadwerkelijk niet meer dan 3 Beaufort, maar knobbelig blijft dit typische stuk water wel. Na krap twee uren bereiken we de havenhoofden van Medemblik. De binnenhaven ligt vrijwel geheel vol met jachten. Eenmaal bij de brug aangekomen vraagt de havenmeester of wij gereserveerd hebben. Dat is niet het geval. Hij heeft gelukkig nog een paar plaatsen over aan de Turfkade, helemaal achterin de Westerhaven. Voor de volgende dag moet de Westerhavensluis worden besproken. Het tijdstip wordt negen uur 's morgens. Dat betekent op tijd te kooi. Na iets meer dan veertig mijlen varen is daar geen bezwaar tegen.

Tweede Pinksterdag heeft regen in petto. Om precies negen uur varen we met drie schepen de sluis kolk van de Westerhavensluis in. Intussen bellen we de iets verder gelegen Overlekersluis op met de aankondiging dat we er aan komen. Samen met een wat bijzonder samengesteld klein pleziervaartuigje zakken we enkele meters omlaag de Wieringermeer in. Via de Westfriesevaart en Middenmeer bereiken we de grote imposante Westfriesesluis, waar we zo'n vijf meter omhoog worden geschut, het Hollandse land in.

We nemen afscheid van de „Groene Paerl“ en de „Assistent“, die hun weg vervolgen in de richting van Kolhorn en Alkmaar. Wij draaien stuurboord uit het Waardkanaal in, op weg naar het Amstelmeer.

Net iets voorbij de permanent openstaande Haukessluis komt een donkergrijs wolkenpakket vanuit het zuidwesten op ons af. En precies op het Amstelmeer mogen we genieten van een paar opeenvolgende stortbuien, geheel in harmonie met de nodige rukwinden. Via het Balgzandkanaal bereiken we met een schoongespoeld schip de Kooyluis om daarna stuurboord uit te draaien in het Noordhollandsch Kanaal. We zien in de verte twee schepen de Koopvaardersschutsluis invaren. Dat is de zeesluis, die wij ook zullen moeten nemen. Omdat we ons inziens te ver weg zijn roepen we nog maar even niet op. Dat blijkt niet een handige beslissing te zijn geweest. Eenmaal vlakbij de sluis aangemeld laat de sluismeester ons weten dat we beter eerder hadden kunnen oproepen, zodat hij de sluis nog even open had kunnen houden. Nu moet hij tweemaal schutten. Ook dat komt over als een logische theorie. We hebben zo'n theorie eens eerder in de praktijk gebracht bij een andere sluis en daar van een sluismeester geleerd dat het niet zo handig was vroegtijdig op te roepen, omdat men dan moet wachten op onze aankomst. Zo is het varen eigenlijk nooit een sleur. We leren steeds weer iets erbij en soms ook af.

Het zoute water bruist langs de romp van de „Jan van Houten“. Na vijf sluizen is het goed toeven in de thuishaven. Heel even ging 's middags de zon onder. Maar dat was maar héél even. Koffie doet wonderen.

Carlo & Sonja

—ooo—