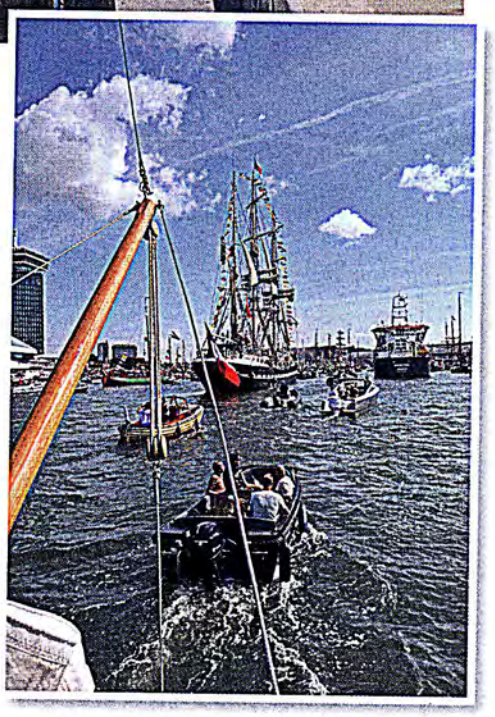
SAIL 2025
Op stap met de redactieboot

Was SAIL 10 jaar wachten waard? Jazeker! Want wat een ongelooflijk goed bezocht evenement werd het. De redactiehoogaars ging op weg naar de IJhaven om af te meren tussen het varend erfgoed, maar wat ging eraan vooraf voor het zover was? Door **Arthur van 't Hof**

Eerst had ik mijn bedenkingen. Wat halen we ons op onze hals? Een tocht van twee, waarschijnlijk drie dagen om met staande mast door Holland te reizen en ons vervolgens in een complete chaos van bootjes te storten. De helft vast en zeker bestuurd door brokkenpiloten, die geen benul hebben hoe moeizaam een platbodem soms manoeuvreert. Kans op succes beperkt, kans op schade 98 procent. Maar de hoeveelheid varend erfgoed die uit Zuidwest-Nederland richting de IJhaven zou vertrekken was al zo beperkt, dus kom op: niet zeuren en gaan. Als we in Numansdorp liggen en de hoogaars *Atalante* uit de Volkeraksluis zien komen, gooien ook wij de trossen van de redactiehoogaars los.
De SAIL-organisatie had nog nooit zoveel plek ingeruimd voor het varend erfgoed als deze editie en dat valt zeer te prijzen. Maar ze krijgt er ook wat voor terug: als al die honderden schepen zijn afgemeerd merken we dat ze nog steeds grote aantrekkingskracht hebben. Het grootste deel van het erfgoed ligt aan een enorm ponton in de IJhaven en dat wordt tijdens het evenement zeer druk bezocht. Er liggen prachtige rijtjes boeiers – met als topstuk de gerestaureerde *Ludana* – en Friese jachten, er is een mooi rijtje houten, vallende stevens van de hoogaarzen en een sympathieke vloot zalmschouwen waarop gekampeerd wordt. Die vloot heeft een eigen aanbrengtocht gehad en ligt nu aan de zuidkant. Ertegenover is een complete steiger met motorsleepboten.

Aanbrengtocht

Onze eigen aanbrengtocht verloopt niet bepaalt



boven: Een bijzonder moment; vroeg in de ochtend wordt het varend erfgoed bezocht door honderden kano's

onder: Tijdens de SAIL-In wordt het richting Centraal Station voller en voller op het IJ achter de *Belem*

vlekkeloos. Terwijl de immense spoorbrug van Dordrecht omhoog zoeft hebben we plotseling geen voor- of achteruit meer. Snel trekken we het motorluik openen en daar zien we tot onze verbijstering de flens van de homokineet naast de flens van de keerkoppeling liggen. Actie vereist, nu! Ik roep het grote Duitse zeiljacht aan dat als laatste door de brug wil en weet een lijntje over te gooien. Het moet een bijzonder gezicht zijn, een stalen hoogaarsjacht uit 1948 achter een witte polyester 50-voeter. Als het jacht ons aflevert bij de wachtsteiger van het Maartensgat is de schipper eigenlijk maar in een ding geïnteresseerd: hoe kan hij zo'n mooie SAIL-vlag *bekommen* die we in de mast hebben wapperen? De volgende ochtend spurten we naar de winkel van bunkerstation Delta voor gereedschap om een nieuw draadeind te tappen. Drie bouten zijn

Hoogaars, aangevuld met de *Atalante*. Vanaf nu zal alles relatief gemakkelijk gaan, al wordt de spanning voelbaar als we Oude Wetering passeren. Daar ligt een enorme vloot van de LVBHB, voornamelijk klassieke motorschepen noteer ik, met als vlaggenschip de prachtige luxe motor *Terra Nova*. Die hele vloot zorgt later in Haarlem voor een enorme drukte, alsof die stad zijn eigen SAIL beleeft. De mensen zijn er zelfs voor gaan zitten, op de bankjes langs het Spaarne. Op het marifoonkanaal van de brugwachters klinkt steeds meer opwinding, die een heel enkele keer neigt naar paniek – zoveel schepen in de stad!

SAIL-In

In Beverwijk blijkt pas echt tot welke proporties de SAIL-vloot inmiddels is uitgegroeid. Hier heeft het grootste deel van het varend erfgoed zich

ding aan te nemen en commandeer de bemanning met stootwillen naar de plekken waar ik een *touché* van een ander schip verwacht.
Al mijn zintuigen staan open als we eindelijk met wandeltempo over het Noordzeekanaal schuiven. De gemiddelde afstand tussen ons en de honderden meeliggers wordt steeds kleiner en eindigt in een climax voor het Centraal Station. Juist op dit smalste deel hebben de autoriteiten bedacht het kaf, lees: de schepen zonder SAIL-vlag, te scheiden van het koren. Het wordt een totale gekte. Boten moeten omkeren en proberen terug te varen langs de vloedgolf van grote en kleine schepen. Bozige sloepenschippers gaan in discussie met gezagsdragers met groene hesjes, een kersverse motorbooteigenaar weet de gashendel nog niet te doseren en raakt her en der honderdjarig varend erfgoed. Ik weet de redac-

boven: Er liggen prachtige rijtjes boeiers en Friese jachten en in Amsterdam-Noord een hele trits botters

blijkbaar losgetrild en uit de flenzen geslingerd, maar de derde is kromgetrokken en heeft de schroefdraad vernield. Nog geen uur later starten we de motor alweer en hijs ik een knisperverse, ook aangeschafte, vlag. De oude was zó grijs geworden van het uitlaatroet, daarmee kun je je op SAIL natuurlijk niet vertonen!
Bij de spoorbrug van Gouda kunnen we aanhaken bij de drie schepen van de Stichting Behoud

verzameld, zodat het de volgende dag kan aansluiten bij de SAIL-In. Rond tien uur kunnen we losgooien om het Noordzeekanaal op te draaien. Alleen, niemand heeft rekening gehouden met de manoeuvres van het marineschip *Zr Ms. Evertsen*, die hangend tussen de sleepboten, ons zijkanaal blokkeert. Of met de noordenwind, die de complete vloot als een accordeon in elkaar drukt. Hier en daar sneuvelt er al een vlaggenstok – ook onder onze waterstag – terwijl ik bij sommige schippers verwilderde blikken op het gelaat zie verschijnen. Ik besluit een zelfverzekerde hou-

tiehoogaars nog net een baantje naar rechts te sturen, floep langs een politieboot en dan... zijn we plots bevrijd.
Zachtjes tuffen we de IJhaven in waar we na enig zoeken ons plekje vinden. Alwaar ik constateer dat het uiterst zorgvuldig samengestelde afmeerplan dat de organisatie voor ogen stond nu al niet wordt aangehouden. Een kniesoor die daar op let, want wie eenmaal een SAIL-In heeft meegemaakt, weet dat alles wat maar een beetje riekt naar een vooropgezet plan, bij voorbaat al een kwestie van hoogmoed is.