

**MET DE „BRUINVISCH" OP REIS.**

„Als ik op reis ga, neem ik mijn lezers mede, dat is mode in de journalistiek," vertelde mij kort geleden een onzer bekende dagbladschrijvers. Geenszins ben ik van plan om die mode te volgen, lang niet altijd zal ik reisbeschrijvingen maken, wanneer ik er met de „Bruinvisch" op uit trek, maar ditmaal voel ik me geroepen om wat te vertellen van den tocht : Amsterdam, Muiden, Hasselt, Elburg, Muiden, Amsterdam, dien ik eenige weken geleden maakte.

Ik hoop, dat deze beschrijving een pleidooi zal zijn voor onze nationale typen, die schoonheid van lijn, maximum comfort en goede zeil-eigenschappen in zich vereenigen. Zoo dikwijls wordt gevraagd, of onze kleine boeiers, botters, aakjes e.a. betrouwbaar zijn op de Zuiderzee en op de Zeeuwsche stroomen. De vraag is natuurlijk alleen voor ieder geval afzonderlijk te beantwoorden en dan nog is het antwoord alleen te geven, wanneer men weet, dat het scheepje met zeemanschap zal worden geleid.

Ten slotte blijft scheepsramp altijd mogelijk. Denken we slechts aan de „Frisia”, wier schipbreuk nog versch in het geheugen ligt. De „Frisia” was zeker Zuiderzee-waardig, zij heeft dit ettelijke malen bewezen. De ramp, die haar trof, heeft in de zeilerswereld veel stof tot beschouwingen gegeven, maar ik geloof niet, dat de waardeering van het schip in de oogen der zeilers er veel minder om geworden is.

Na deze inleiding wil ik mijn lezers de „Bruinvisch” voorstellen. Het scheepje is vermoedelijk uit Friesland afkomstig. Het was vóór den oorlog in België bekend als „Dolphijn”, in 1918 vertoonde zij zich te Dordt als „Bruinvisch”, daarna werd Loosdrecht haar station. De „Bruinvisch” is als botaak m.i. het beste gedetermineerd. Het schip is van hout, meet 7.80 M. over stevens, is 3.30 M. breed, steekt klein 3 voet. De stuurkuip is zeer ruim. De kajuit meet 2 Meter en heeft behalve de noodige kastjes en klappooien een bed op B.B. zitbank. Het vooronder heeft twee klappooien. Voorts is een W.C. zeer ingenieus bedacht, onder het voorluik, buiten gebruik afgedekt door een scharnierend tafeltje. Twee accu's verlichten het scheepje voor en achter.

De „Bruinvisch” had den geheelen zomer ongebruikt in de jachthaven gelegen. Ik vermoedde, dat er wel een naadje zou zijn lek gesprongen, maar vrouwde, dat dit zich in de vaart zou herstellen.

Het werd Maandag 12 September vóór ik gelegenheid had er op uit te gaan. Het doel van mijn reis was Hasselt, waar ik wist meer jachten met vrienden aan boord te zullen aantreffen. Overdreven veel tijd had ik niet voor dit uitstapje, want ik moest per sé Zaterdag 17 terug zijn.

Een scheepje als de „Bruinvisch” kan m.i. gemakkelijk met twee amateurs worden gezeild, wanneer elk van die amateurs de zeilkunst ten minste volkomen machtig is. Wel geldt hier echter, wat voor alle jachten geldt, dat het aan boord hebben van een derde man of een losse schipper uiterst gemakkelijk is. Denken we slechts aan het afwasschen. Aanvankelijk was mijn plan om de reis samen met een vriend te maken.

Nadat alle voorbereidselen waren getroffen, het eenvoudigste was aangeschaft (ik kreeg het schip vrijwel zonder inventaris) en toen leeftocht in voldoende voorraad was ingeslagen, stapten we Maandag 12 September om 9 uur v.m. aan boord. De regen viel in stroomen neer, er stond een lichte N.W. koelte, die om 10 uur, toen we de haven zouden verlaten, zoo zwak was, dat ik het traject naar de Oranjesluizen, hoewel ruim bezeild,

reeds verwenschte, omdat het zooveel tijd zou kosten.

Fok 1 werd bijgezet. De havenmeester Dekker gooide onze landvasten los en daar dreven we. Nauwelijks los van den wal kwam de wind opzetten en wakkerde met vlagen zoo aan, dat ik besloot het grootzeil geborgen te houden en op de fok het IJ af te drijven. Ternauwernood had ik dit mijn reisgenoot medegedeeld, toen de wind in secondentijds onheilspellend aanwakkerde. Het werd donker, de regen gutste in stroomen neer uit een loodgrijze lucht en sloeg ons in het gezicht. Het was een luguber vertrek. Het watervlak werd wit gekuifd. We dreven snel weg op de fok, die hard trok. Ik deelde juist mijn maat mede, dat we in ieder geval al heel weinig kwaad konden, toen ik zag, dat de vanglijn van de jol was gebroken. Achterom ons te loevert dreef het verloren schaap. Ik besloot te probeeren om op te loeven, dan langs de jol op den wind te draaien en na de jol te hebben opgepikt, terug te vallen tot den ouden koers. Of het lukken zou wist ik niet, want ik kende het scheepje niet en ik kon slecht gissen wat ze met dien harden wind alleen op de fok zou doen.

Het lukte net precies niet. We kwamen even beneden de jol. Ik dacht toen met de fok neer in den wind op te loopen en noodigde mijn collega met weinig woorden uit om de fok te strijken. Hij trachtte aan mijn verzoek te voldoen, maar het uitgedroogde touwwerk, dat plorseling kletsnat was geworden, liep niet, de fok wilde, dank zij de nimmer genoeg vervloekte musketons (er zitten het volgende jaar ringen aan!) niet neer. Enfin, met ongelooflijke snelheid dreef de „Bruinvisch” met de geheele voortuigage onklaar naar lager wal. Hier lagen eenige dekschuiten, waar ik onzacht tegen aan dreef. Het drama was in eenige minuten voltooid. De jol dreef haar moederschip na en kwam eenige Meters van ons af terecht. Erg fraai lagen we niet, want op het bewegen IJ-water schuurden we flink tegen de geteerde dekschuit. De marinemotorsleepboot „Coehoorn” lag achter me en was zoo vriendelijk om het Bruinvischje even terug te brengen naar de jachthaven, waar we een half uur na ons vertrek weer vastmaakten. Ik zal niet trachten de stemming of liever de ontstemming te beschrijven die aan boord heerschte.

De geweldig gevallen barometer gaf tevens den stand van ons humeur weer. Het eerste werk was natuurlijk om alles te klaren en de natte boedel in de loods te droogen te hangen. Ik belde het meteorologisch instituut op. De heer Gallé deelde me, welwillend als altijd, mede dat het weer vermoedelijk niet slechter zou worden, zelfs gaf hij hoop voor de volgende dagen. Dat gaf in ieder geval moed.

Later heb ik in de couranten gelezen dat ook anderen het danig te kwaad hadden gehad. Van het juist te Amsterdam vertoevend Engelsche torpedojagerseskader was een deel op drift geraakt. Eenige zeilschepen hadden hun tuig verspeeld. Kortom van de ongevallen ontstaan tijdens dezen plotselingen storm had ik maar een kinderpottie genoten.

Tegen 12 uur helderde de lucht wat op, en tegen 2 uur scheen werkelijk een zonnetje.

Ik besloot klarigheid te maken om er weer op uit te gaan. Wel woei de wind nog wat heel stijf, maar ik had hoop, dat het tegen den avond zou afnemen. In verband met de eenigszins gammele toestand van het touwwerk aan boord, en omdat ik na dezen verloren dag 24 uur moest inhalen, dus lange zeildagen zou moeten maken (ik moest Zaterdagmiddag in Bussum terug zijn) begon ik er veel voor te gevoelen om een derden man mee te nemen. Een amateur was niet zoo snel te vinden



„De Bruinvisch” op het Y voor Amsterdam

maar Kees, een matroos van de Helvetia, was gaarne van de partij. In ongelooflijk korten tijd was deze bachelor, oud marinegast, met zijn boeltje aan boord. (Zijn merkwaardig vocabulaire ging ook mee!).

We maakten zeilklaar met 2 reven in het grootzeil en met de kleine fok N°. 3 en zeilden om 4 uur uit de haven. Er stond een harde Noordwestelijke bries, de zon scheen helder. We liepen hard het Y af langs het Engelsche eskader en H.M. Zeeland en waren al heel spoedig bij de Oranjesluizen waar we in korten tijd werden doorgeschut.

De Zuiderzee lag voor ons. Hasselt was het doel. Ik besloot dezen avond door te gaan naar Volendam.

We hadden bij de vuurtorens van het Y juist een kleine hartversterking ingeschonken, omdat we nu werkelijk buiten waren en wilden drinken op de voorspoedige reis toen Kees met een verschrikt gezicht opdook uit het voorluik. Hij zeide me „Meheer het spijt me maar we motten terug”. Ik dacht aan een grapje maar helaas bleek zijn advies niet ongemotiveerd. Een blik in het vooronder

was genoeg om mij het pijnlijke van de situatie te doen beseffen. De Bruinvisch was zoo lek als een mandje. Het water stroomde met zoo'n geweld naar binnen dat aan dichttrekken der naden niet viel te denken. Het denkbeeld van Kees om terug te gaan was al heel weinig plezierig voor menschen, die in 5 dagen hun zomervacantie zullen opsoepeeren. Wij zetten even de lens-pomp aan en gingen hoozen en bemerkten dat we tenminste het instroomend water baas konden blijven.

Wij hielden scheepsraad en besloten toen met algemeene stemmen naar Muideren te gaan waar we zeker waren op de helling der werf van den heer Schouten vlug te zullen worden geholpen.

Nu dat overloopen naar Muideren was ruimschoots met dezen stevigen bries maar even werk en weldra gleden wij langs de wallen en langs het beroemde Muiderslot de haven van het stille oude plaatsje binnen.

Wij maakten vast naast een zwart jacht, dat de Sterna bleek te zijn. Ons vermoeden, dat de heer Schouten ons wel behulpzaam zou zijn, kwam uit. We moesten maar zorgen den volgenden morgen bij aanvang van de werf voor de helling te zijn, dan zouden wij direct opgehaald en geholpen worden. Gelukkig met de gedachte, dat er althans een minimale tijd zou worden verknoeid en met groote plannen om den volgenden dag heel ver te komen gingen wij om 10 uur ter ruste na een eenvoudig maal te hebben genuttigd en na nog lang te hebben geboomd onder het genot van een geurige Havannah, waar mijn reisgenoot op tracteerde.

#### *Dinsdag 13 September.*

Korthedshalve laat ik hier het zakelijk relaas, volgen uit mijn scheepsjournaal, dat zonder franje dezen triesten dag beschrijft.

7 uur overal. Ruimen met spoed de bedden op, kleeden ons en verhalen naar de helling. Het stortregent, de lucht is dik, het waait hard uit het Zuiden.

In zeer korten tijd is de Bruinvisch in de loods op de helling. Reparatie blijkt geen overbodige luxe. Voor en achter en in de buik zijn op de waterlijn gapende naden, waar de brewer bossen werk in doet verdwijnen. We gaan inkoop doen. Het weer wordt steeds ruwer. Een groot aantal Marker en Urker vischbotters vlucht Muideren binnen. Wij gaan bij hen informeren. Ze vertellen, dat zij blijde zijn binnen te wezen, want het is boos weer buiten. De barometer daalt.

Om 11 uur zijn wij klaar en verlaten de helling. Weldra liggen wij weer naast de Sterna. Terwijl de regen op dek klettert en de wind luguber huult door het touwwerk vinden we 's middags alleen troost in een extra dutje. De wind loopt om naar het Z.W. doch blijft even krachtig.

Om 7 uur nam. plotseling windstilte. De lucht is nog dik, nu en dan valt er regen. De visschers vertrouwen het niet, ze zeggen, dat de lucht broeit. We moeten den volgenden morgen afwachten. Wanneer wij naar kooi gaan plast de regen weer in stroomden neder.

Woensdag 13 September.

Wanneer ik om zes uur even wakker word door een extra zware regenbui en me mistroostig in de dekens omgooi heb ik geen flauw idee van den heerlijken zeildag, dien in aantocht is.

Om 7 uur hoor ik Kees aan dek rommelen. Ik ga even buiten kijken. Het regent nog, maar de lucht is wat gebroken. De wind is Z.W., frissche bries. Weldra komt er beweging in de visschersvloot. Wanneer ik zie, dat allen naar buiten gaan, besluit ik dit goede voorbeeld te volgen.

We leggen 2 reven in het grootzeil en slaan de kleine fok aan. Om half acht zijn we los van de Sterna. Het is droog geworden, de lucht wordt

„Als wint en tij van achter koomt,  
Dan is de schipper onbeschroomt,  
Dan leijt hij spelen zijn gepeys,  
Hij singht, hij quinckt, hij drinckt een reys;  
Hij is te wonder wel gesint;  
O 't is goed stuyren vóór den wint!  
Eerst als de noot gaet aen den man,  
Siet men wie of het ambacht kan“.

Om 12 uur peil ik Harderwijk Z.O. t. Z. We staan ongeveer 5 mijl uit den wal.

We steken op tot koers O.N.O. Om 12.45 komt de vierkante toren van Elburg aan bakboord op twee streken in gezicht. Een kruispeiling met Harderwijk geeft ons de ware plaats.

Glad is het Zuiderzeevlak niet, wel ligt ons



„De Bruinvisch“

beter. Buiten de haven van Muiden zet ik koers op Harderwijk. Het schip blijkt droog te zijn. We loopen heerlijk met ruime schoot. We herkennen de torens van Muiderberg, Naarden, Bussum en Huizen, dan verdwijnt de Noordhollandsche kust, doch teekent een grijsblauwe streep over S.B. vooruit den Gelderschen wal. Het is heerlijk aan boord. Alle zorgen, alle teleurstelling verdwijnt bij tooverslag en maakt plaats voor een stemming van dankbaarheid en van zorgeloosheid. Tegen 11 uur komt het zonnetje door, dadelijk komt er kleur op van het water. De Bruinvisch loopt prachtig vooral wanneer we het prikkertje bijzetten om haar minder hard op het roer te doen zijn. Overal om ons heen zien we visschers, die de schade der twee stormdagen moeten inhalen. Dit moeten wij trouwens ook en ik prepareer mijn tochtgenooten op een langen zeildag.

Om de beurt wordt er gestuurd wat met ruime schoot zeilend geen heksentoer is. Herinneren we nu maar wat vader Cats er van zeide :

scheepje vrij rustig, maar dat komt omdat we van den wind varen. De visschers die om ons kruisen hakken er flink in.

De jol (van het kleinst denkbare model) hebben we zoo ver mogelijk afgevierd. Ze blijft goed droog. Iedere golf neemt het vaartuigje op en brengt het heel dicht bij ons roer maar we blijven vrij. Elburg word op ongeveer 3 mijl gepasseerd. We zien het havenhoofd waar het water lustig tegen op spat.

We steken wat Noordelijker op, zoodat het Roggebot recht vooruit in zicht moet komen. Om 3.45 zien we deze zwarte gasboei op een streek aan B.B. We sturen op zicht langs Roggebot en Ketel naar Schokland. Voor de Ketel staat een beetje deining, die dwars inkomt, zoodat we wat slingeren zonder echter water aan dek te krijgen. Een jachtje van de grootte der handicapklasse V loopt de Ketel even uit stopt de neus in het zeeitje begroet ons en gaat weer naar binnen.

4.45 zijn we onder de lij van Schokland, bij

westelijke wind een veilige reede. Een groot aantal tjalken ligt hier voor anker. We zeilen volgens de tonnen langs Schokland en houden Oostwaarts naar Kraggenburg, de toegang naar het zwarte water. Bij het aanloopen van Kraggenburg, dient men er op verdacht te zijn, dat de vele zwarte lichtboeien, die overal liggen niet zijn voor den avigatie, doch slechts om het verboden vischwater aan te geven.

Om 6 uur varen we Kraggenburg binnen. De lichtwachterswoning op het zeewaarschte einde van de Zuidelijke pier schijnt onbewoond. Tusschen de dammen halen we het rif uit het grootzeil en zetten fok 1. Nu beginnen we pas hard te loopen. Om 6 u. 50 zijn we te Genemuiden. We maken hier even vast om te telefoneeren. Intusschen wordt het eten klaar gemaakt, 7 u. 30 gaan we weer onder zeil. Het begint al flink donker te worden. Bij zonsondergang worden vlag en clubstandaard gestreken en het witte licht in de mast geheschen.

Na Zwartsluis zijn eenige rakken in den wind. We kruisen echter bij een flinke bries vlug op en laten eenige tjalken, die dezelfde richting uitmoeten gemakkelijk achter ons.

De maan verlicht weldra met schitterende pracht het vaarwater en de begroeide oevers. Het is goddelijk om te zeilen. Tegen 10 uur teekent het torentje van Hasselt zich af tegen de zwartblauwe met sterren bezaaide hemel. We naderen snel. Nog een klein eindje kruisen en dan komt om 10 u. 10 de trambrug voor ons in zicht. De zeilen worden geborgen, we maken vast langs den kant.

Als ik even op expeditie uitga, ontdek ik weldra aan de andere zijde van de brug de Brandaris, de Karin en de Bever. Er is nog geen rust daar aan boord en de verwelcoming met een ijskoude whisky-soda is hartelijk en heerlijk. Maar dan ook terug naar het goede scheepje waar we na een heerlijke zeildag genieten van een zalige zucht.

A. L. E. RAMBONNET.

(Wordt vervolgd)



## RATIONEELE VOORGIFTREGELING.

In het nummer van 18 Augustus schreef de Heer van Kampen een wel-doorwrocht artikel over „Rationeele Voorgiftregeling”. Nu het wedstrijdseizoen achter den rug is en daarmee meer tijd beschikbaar komt voor het houden van theoretische bespiegelingen heb ik dat artikel eens te voorschijn gehaald, want het is van te groote waarde, dat het zoo de doofpot ingaat. Na de pogingen, die vóór den aanvang van het seizoen door vele eigenaren der jachten, varende in handicapklassen, zijn aangewend om hunne klassen te behouden, moeten wij trachten hunne voorgiften zoo billijk mogelijk te berekenen. Hierin sta ik en ik verwacht velen met mij, geheel aan de zijde van den Heer van Kampen. Ik ben het echter niet met hem eens, waar hij de tegenwoordige voorgiftregeling een paskwil noemt.

Laten wij niet uit het oog verliezen, dat in de handicapklassen jachten uitkomen, die oorspronkelijk gebouwd zijn als toerscheppen en die met een wedstrijdacht niet het minste gemeen hadden. De bouwmeester moest een jacht ontwerpen, dat voldeed aan de door zijn opdrachtgever gestelde eischen. Aan deze eischen was in hunnen oorspronkelijken staat dikwerf onmogelijk tegemoet te komen en kostte het den ontwerper vele zorgen, hoofdbreken en tact om den aanstaanden eigenaar over te halen er vele te veranderen of te laten vallen. Door die uiteenloopende eischen verkreeg de een een schip, waar toevallig snelheid in zat, terwijl de ander in het bezit kwam van een vaartuig, waar met den besten wil van de wereld niets uit te halen viel. Deze zeer verschillende typen van jachten werden nu samengevoegd in eene klasse en moesten tegen elkaar varen. Dat zulks uit een sportief oogpunt bezien eene mislukking moest worden, was te voorzien. Om de kansen echter zooveel mogelijk gelijk te doen zijn, werd eene voorgiftregeling ontworpen. Mag het nu een paskwil genoemd worden, dat men de snelheden zoo goed mogelijk naging, die de beide jachten bereikt hadden en in verhouding tot deze naar beste weten een voorgift vaststelde? M.j. niet!

De Heer van Kampen vat de zaak veel te ernstig op. Zijn uitgedacht ontwerp is anders zeer vernuftig gevonden. Ik wil niet nagaan of het fouten aankleven en welke deze zijn. Thans beperk ik mij tot de vraag of de tegenwoordige regeling werkelijk zoo'n paskwil is, als de Heer van Kampen wil doen voorkomen. Stel, dat er al eens toe werd overgegaan om alle jachten der handicapklassen volgens zijn systeem in te deelen, dan geeft men ze eene erkenning als wedstrijdvaartuig en dat moet vermeden worden. Laat iemand, die een wedstrijd wil zeilen, zich een schip aanschaffen, dat er voor geschikt is, maar laten we toch breken met het tot voor eenige jaren gevolgde systeem van het hinken op twee gedachten. Toen de keuze van wedstrijdklassen nog niet zoo groot was als tegenwoordig, moest er geschipperd worden en moest men klassen in het leven roepen en in het leven houden van vaartuigen, die met een wedstrijdacht niets anders gemeen hadden, dan dat het ook dreef. Die tijden liggen gelukkig achter ons. Wanneer we nu gaan beginnen met het aanmoedigen er van, doen wij een stap achteruit in plaats van vooruit. Zooveel mogelijk moet een toerjacht gescheiden worden gehouden van een wedstrijdacht. Wil iemand zoowel toeren als wedstrijdzeilen, welnu, dan is er niets geen bezwaar tegen om naast zijn toerjacht een wedstrijdship of scheepje aan te schaffen. Er is tegenwoordig keuze genoeg, zonder dat het zelfs in de papieren behoeft te loopen. Dergelijke voorbeelden zijn er genoeg aan te halen en dergelijke zeilers vatten de sport juist op. Niet echter zij, die zich een tweeslachtig wezen denken, een manusje van alles, dat als toerschip alle geriefelijkheden biedt en tegelijkertijd een puik wedstrijdship is.

Als er toe over gegaan zou worden de voorgiften te regelen, als in het door den Heer van Kampen uitgedachte systeem, dan worden er allerlei soort



## MET DE „BRUINVISCH" OP REIS.

### II.

*Donderdag 15 September.*

Wanneer de dorpsstoren van Hasselt met 7 dreunende slagen ons waarschuwt, dat het tijd wordt om den nieuwen dag te beginnen, schijnt de zon reeds vriendelijk in de kajuit van de „Bruinvisch".

Vlug worden de kooien opgeklapt, de waschblikken opgemand en, met het oog op de aanwezigheid der andere jachten, zelfs scheermessen te voorschijn gehaald.

Tegen 8 uur zijn we klaar en is de kajuit ook in orde gebracht.

De landvasten worden los gemaakt, op ons toeterend verzoek wordt de trambrug geopend, waarna we de „Bruinvisch" door de brug boomen en vastmaken naast de „Bever", voor de „Karin" en de „Brandaris".

Onze zeilvrienden zijn voor het meerendeel al uit op de vischvangst, die dit jaar echter lang niet zulke bevredigende resultaten oplevert als gewoonlijk, omdat door den lagen waterstand het Zuiderzeewater meer landwaartsch is gekomen, waardoor het water brakkelig is, wat de visschen blijkbaar niet erg prettig vinden.

Alvorens gebruik te maken van de vriendelijke uitnodiging om op de „Brandaris" te ontbijten, bespreken we wat ons dezen dag staat te doen. We kunnen nog maar 2½ dag uitblijven en daarom besluit ik dadelijk na het ontbijt den tocht voort te zetten.

Mijn voorstel om via Zwolle en Kampen te trachten de Zuiderzee te bereiken, wordt met vreugde begroet, want mijn shipmate voelt zich het beste als we onder zeil zijn en Kees is ook niet bang voor lange zeildagen. Kees zegt altijd, als er plannen zijn: „Meheer, als de heeren zich maar verammeseeren, heit Kees maling an veel werk, want als de Heeren er geen lol meer in hebben, kunnen de jachtschippers wel indrooge." Een waar-

heid, die veel schippers vooral in deze tijden wel eens goed onder de oogen mogen zien!

Na het ontbijt wandelen we even Hasselt door, doen eenige inkoop en zijn om 10 uur weer aan boord.

Zeil wordt gezet, (grootzeil ongereefd en fok I), afscheid wordt genomen. Johannes van de „Brandaris" gooit ons los en weg zijn we.

Er staat een frissche bries, W. t. N. De „Bruinvisch" loopt vlug weg over het glatte binnenwater. Even buiten Hasselt zien we de visschende vrienden. De „Elsa III" ligt hier ook. We laten ons in het riet loopen, maken een praatje, doch gaan er weldra weer vandoor. Het vaarwater van Hasselt naar Zwolle is nogal bochtig en we moeten menig rak kruisen.

Om 11 u. 30 zijn we bij Zwolle. Tusschen de huizen en het hooge hout is geen aasje wind te vangen. We bergen daarom de zeilen en boomen door Zwolle. Kees schijnt in iederen brugwachter een vriend te zien. Wanneer hij vraagt hoeveel betaald moet worden, geeft hij, wanneer het antwoord luidt: „In deze brug niets", de verzekering, dat we dan nog eens terug zullen komen. Als we ten slotte de spoorbrug bij Zwolle door zijn, blijkt, dat we naar Katerveer moeten boomen of jagen want dit schilderachtig mooie water is bij deze windrichting, dank zij het hooge hout van de Veerallée geheel in de luwte. Het is knapjes warm in het zonnetje en bijster prettig is het vooruitzicht niet.

De kapitein van een bootje van Zwolle naar Kampen biedt bereidwiltig aan om me te sleepen, desnoods tot Kampen, want Zwolle-Kampen is recht in den wind.

Nu ben ik principiëel tegen sleepen. Een sleepgelegenheid of een ingebouwde motor mag gemakkelijk zijn, ik gevoel er niet veel voor, want mijns inziens bederven die mechanische hulpmiddelen het mooie van de zeilsport.

Ditmaal is het aanbod echter wel wat verleidelijk en ik besluit het te aanvaarden tot Katerveer, omdat zeilen zonder wind onmogelijk is. Terwijl

we achter het bootje aanhangen, maak ik een kiekje en daarna gaan we eten.

Weldra zijn we in Katerveer. We schutten en de IJssel ligt voor ons.

We zetten zeil en al kruisend genieten we van het prachtige landschap, van de rivier met haar schilderachtige oevers.

Wat is het zeilen toch heerlijk, wat geeft het een voldoening en ontspanning van den geest bij lichamelijke inspanning.

Beetje bij beetje vorderen we. Ik had gerekend op eenige stroom mee, maar de anders snelvlietende IJssel trekt nu al heel weinig. Het is overigens geen straf om wat langer op den IJssel te vertoeven en ik neem me vast voor om het volgend jaar eens den heelen IJssel af te varen.

Om ongeveer 3 uur breekt S.B. zwaardlooper, juist wanneer we een kleinen wedstrijd zeilen met een tjalk. We laten ons het riet inloopen en herstellen de schade. En dan gaat het weer verder op Kampen aan. Tegen vier uur herkennen we de torens en de brug over de rivier. De wind is wat gaan liggen, wat zich in het bijzonder doet gevoelen, wanneer we in de luwte der boomen komen.

Om 6 uur gaan we door de brug. Het traject Kampen-de Ketel uit, is ook al weer recht in den wind. Het weer is echter zoo heerlijk, dat we besluiten door te gaan. Het eten wordt klaar gemaakt en om de beurt genuttigd.

Het begint al braaf donker te worden. Kees haalt de lantaarn te voorschijn, die echter niet branden wil, ondanks de hartelijke toespraken van Kees.

Ten slotte lukt het. Beetje bij beetje komt het licht van de Ketel dichterbij. De wind, nu niet meer in haar kracht belemmerd door begroeide oevers, doet zich sterker gevoelen. De „Bruinvisch" hangt er in. De maan komt op in schitterende pracht en geeft het opspattende water een zilveren schijn.

Er is wat deining, zoodat de wendingen voorzigtiger moeten worden uitgevoerd. Om 10 uur doen we den laatsten slag in de Ketel. En dan zijn we buiten.

Achter ons flapt het licht van de Ketel, aan B.B. de gasboei van het Roggebot, aan S.B. de lichten van Schokland. En verder langs de donkere kim zien we overal de lichten van visschers, die op dezen heerlijken avond hun bedrijf uitoefenen.

Het is goddelijk buiten. We vieren de schoten en vallen tot halver wind. Op korten afstand passeeren we het Roggebot en sturen daarna op peiling: Roggebot en het licht van de Ketel. Want zoo moet de „Bruinvisch" de gasboei van Speyk aanloopen. Is die in zicht, dan kan op die boei worden aangestuurd en dan moeten we de havenlichten van Elburg weldra zien. Wanneer we die in één zien, kunnen we in die lijn opzeilen, want het is het geleide-merk van de haven.

Met groote snelheid klieft de „Bruinvisch" het zilveren watervlak. Er wordt weinig gesproken in de stuurkuip. We zijn stil en genieten van zooveel natuurschoon.

Wanneer mijn vriend stuurt, gaan onwillekeurig mijn gedachten even ver weg en denk ik terug aan

nachtwachten bij zulk mooi weer op onze oorlogschepen in Middellandsche en Caraïbische Zee, waar...

„Meheer, lust U niet een mokkie thee," roept Kees me toe uit de kajuit en duwt me een beker met warm vocht in mijn handen.

„Kees," zeg ik, „ik dacht aan de West, daar voeren we ook zooveel op mooie avonden."

„Ja, meheer," antwoordt Kees, „een reuzeland die West en fijne bananen voor niks."

De gasboei van Speyk, die in zicht komt, trekt



„De Bruinvisch"  
in het riet op den IJssel

dermate zijn aandacht, dat hij de rest van het verhaal inslikt.

Wat lijkt zoo'n gasboei 's nachts op grooten afstand reeds dichtbij!

Aan B.B. zien we nu ook de havenlichten van Elburg, die, naarmate we vorderen, dichterbij komen. Wanneer ze bijna ineens zijn, grijpen we, houden ze ineens, en loopen recht voor den wind op de haven aan.

De nok gaat neer en als we na eenige laatste slingeringen binnen de hoofden van den haventoeegang zijn, gaan we alleen op de fok naar binnen. Het riet wuift langs de kanten, de zee bruist buiten de pieren en voor ons ligt in het maanlicht het silhouet van Elburg. Om 11½ uur zijn we in het haventje en maken we vast.

Vlug wordt de zonnetent opgetuigd (dit doen we 's nachts altijd om in de kajuit meer beschut te

zijn en omdat het 's morgens zoo gemakkelijk is bij het aankleeden en wasschen).

Wanneer kaarten, kompas, driehoeken en passerdoos zijn opgeborgen en we een laatsten beker thee hebben gedronken worden de bedden opgetuigd en al heel spoedig is de bemanning van de „Bruinvisch" weer onder zeil, maar nu blijft het schip aan de kade.

*Vrijdag 16 September.*

's Morgens om 7 uur waarschuwt mijn vriend me, dat het tijd is om op te staan. Ik hoor al dadelijk, dat het stijf waait. De wind fluit door het touwwerk en de zonnetent klappert en rukt. Er staat een stevige bries. De visschers varen gereefd uit en de Zuiderzee is witgekuifd. De wind is N.W. en staat recht op de haven van Elburg.

Ik zie, dat de visschers zich laten trekken tot het havenhoofd. Een mannetje komt me aanspreken en biedt zijn diensten aan. Voor f 1.— zal hij me naar het havenhoofd trekken, vast tarief. Elburg schijnt eenige verdienstelijke menschen rijk te zijn, die van dit trekken een beroep maken. De haven is inderdaad te smal om naar buiten te kruisen. Bovendien is dit aan de Zuiderzee-zijde van de haven bij een frissche bries niet wel mogelijk, omdat er daar dan een behoorlijke deining loopt.

Ik maak accoord met den man en deel hem mede, dat we om 10 uur zullen uitvaren.

Eerst gaan we nog even den wal op en krijgen gedurende een kleine wandeling een aardigen indruk van dit pittoreske Zuiderzee-plaatsje.

Tegen 10 uur zijn we weer terug. Heel eerlijk gezegd houdt de vraag: „Wat zal de Bruinvisch buiten doen!" me bezig.

Ik heb nog niet bij veel wind en bij bewogen water met het scheepje moeten kruisen en mijn vermoeden is, dat we zwaar werk zullen hebben om zoover in de zee op te werken, dat we boven de gasboei van Speyk op Harderwijk zullen kunnen koersen.

Allen zijn we wel overtuigd, dat een nat pak ons wacht.

Alles wordt zeevast gezet, de kajuit zorgvuldig gesloten en klein zeil gezet (fok 3 en 2 reven in het grootzeil).

Wanneer we klaar zijn, komt ons jagertje en daar gaan we.

We zien de manoeuvres van de visschers voor ons. Ook zij worden gejaagd. Bij het havenhoofd worden zij door twee man op den wal slaags getrokken door het uitzetten van de kop met haken en met behulp van een achterend. Geweldig liggen de botters te stampen naast het hoofd en ik ben benieuwd hoe de „Bruinvisch" daar zal te keer gaan. Bij het hoofd zetten we zeil. Een tweede man trekt eerst mee tot we zoover mogelijk zijn, dan wordt het schip vóór vast gehouden met een geweldig lange haak en wordt de jaaglijn zoo snel mogelijk achter in de stuurkuip vast gezet. Als dat gebeurd is (gelukkig in seconden tijds, want we hakken geweldig op de binnenlopende rollers) zet de haak de kop af, de fok pakt, het grootzeil ook, het achterend gaat los, het scheepje krijgt vaart over S.B.

bij den wind. Het is zaak om vooral goed vol te houden, want snelheid is nu alles. We moeten immers in dezen slag boven het lijwaartsche hoofd komen. Zou dit niet lukken, dan... Maar het lukt, we glijden geweldig stampend langs het Noorderhoofd, waar de zee hoog tegen opspat.

We moeten eerst maar een langen slag maken over S.B. We kunnen juist Noord aanleggen. De „Bruinvisch" stampt braaf, maar krijgt, hoe ongelooflijk het mag schijnen, geen spatje aan dek.

We schieten wel op, maar heel langzaam en ik vraag me af hoe lang het nog zal duren voor we boven de gasboei van Speyk zijn. Het schip is hard op het roer.

Nu blijkt, dat het schip het zeetje zoo mooi neemt, stel ik voor om fok II te zetten, hopend dan wat meer op te schieten.

Kees haalt fok II te voorschijn, het kleine fokje gaat neer en weldra staat het grootere voorzeil bij. 't Is net precies wat de „Bruinvisch" moest hebben. Er komt dadelijk veel meer vaart in het schip en na twee slagen kan ik boven de gasboei op Harderwijk aanleggen.

Het is een heerlijke zeilgelegenheid, wind en zon en bovendien heb ik de prettige overtuiging gekregen, dat mijn scheepje het best doet op de Zuiderzee. Wel stampen we nu en dan braaf en is een dergelijke zeilpartij geen genoegen voor degenen, die last van zeeziekte hebben, ons echter smaken om 12 uur de boontjes met spek en uitjes overheerlijk.

Om 12 uur is Harderwijk in zicht even aan B.B. Een bui drijft voor ons over en ontlast zich vermoedelijk boven Harderwijk. Wij krijgen er alleen een uitschieter van.

Inmiddels ruimt de wind en we kunnen hooger opsturen.

Om 1 uur peilen we Harderwijk Z.O., de koers is dan W.t.N.

De wind blijft ruimen, wat niet weinig in ons voordeel is. Steeds kunnen we Noordelijker koersen en wanneer Huizen om 4 uur in zicht komt, liggen we W.N.W., d.i. op de haven van Muiden aan.

Het is weer een heerlijke zeldag en we genieten van de Zuiderzee, van de mooie kleuren van lucht en water, van de vischbotters met hun bruin-roode zeilen en van de blauwgrijze kustlijn, die ons met haar bekende torentjes den weg wijst naar Muiden, dat we vanavond hopen te bereiken.

Huizen, Hilversum, Naarden, Bussum worden gepeild, daarna Muiderberg en dan ontwaren we om 6 uur op een uitersten landhoek in het geboomte het Muiderslot.

Om 6½ uur zien we fort Pampus even aan S.B. We kunnen blijven doorliggen tot we den haveningang van Muiden onderscheiden. Beetje bij beetje houden we er op aan. Om 7 u. 20 zijn we in de haven, het grootzeil gaat neer en op de fok loopen we snel naar binnen. Om 7 u. 30 maken we vast voor de brug.

Verder kan ik kort zijn.

*Zaterdag 17 September.*

Om 7 uur verlaten we Muiden. De wind is om: N.O.



Ongereefd loopen we vlug over naar het Buiten IJ. We schutten in de Oranjesluizen en loopen om 10 uur de jachthaven der Koninklijke binnen.

De tocht is volbracht. We zijn in Hasselt en in Elburg geweest. Dat was het doel en dat doel is bereikt.

Alvorens de pen neer te leggen, kom ik even terug op mijn vraag gesteld bij aanvang van dit opstel : „Zijn scheepjes als de „Bruinvisch” Zuiderzee-waardig ?

Onvoorwaardelijk antwoord ik bevestigend. Men wake echter voor het overtuigen van deze vaartuigen.

Ik ken meerdere boeiertjes en aakjes, die zeilen met veel te lange mast en met veel te veel zeildoek. Dit is misschien prachtig voor wedstrijden op de binnenwateren, maar voor de Zuiderzee deugt het niet.

A. L. E. RAMBONNET.