

# Met DE KLEINE BEER van Friesland naar Rotterdam

in winters weer van 1 tot 4 april 1958

Het lijkt enigszins een dwaze en zeker een hachelijke onderneming om bij harde N.O.-wind en vriestemperaturen, in de nacht tot  $-6^{\circ}$ , te denken over het afhalen van een boeier in Friesland om die over de oude Zuiderzee naar Rotterdam te brengen. Toch was dit plan al maanden voor de tijd klaar en wanneer men zich maar niet door dergelijke weersomstandigheden uit het veld laat slaan, blijkt het dat zulke plannen toch uitvoerbaar zijn. Er was zelfs animo genoeg om mee te zeilen en het avontuur mee te beleven. Jammer dat de heer Visser van de *Holland* op het laatste moment griep kreeg, maar onze heer Jonker was niet aan het wankelen te brengen. Ook mijn zoon Jan hield natuurlijk vol, omdat de jeugd nu eenmaal geen gevaren ziet en de heer Visser zorgde voor een remplaçant in de vorm van zijn zoon Han, die blij gaf een kundig navigator te zijn.

Dinsdagmorgen 1 april vroeg vertrokken mijn zoon en ik met de chauffeur naar Britswerd, waar de boeier door de kundige handen van de scheepsbouwer Van der Werf in orde was gemaakt, terwijl Hans van Wieren uit Sneek er een 10 pk Albin 2-cilindermotor in had gezet.

Over de afsluitdijk rijdende zagen wij zware golven met witte koppen lopen en wij hadden maar één hoop, dat het weer donderdag wat handzamer zou zijn als wij het IJsselmeer moesten oversteken. In Britswerd arriveerden wij om 10.15 uur en toen pronkte de boeier in het volle zonlicht weliswaar bij een flinke N.O. bries, maar hij was goed vastgelegd. Wij vonden bij Moeder Van der Werf direct al een hete kop koffie en een zeer hartelijk en echt huiselijk onthaal. De mooie beer prijkte nog in haar beste kamer en zou tenslotte met enige cere-



De beer op het roer, van teakhout gemaakt

monie op het roer worden geplaatst. Een kundig man van de zeilmaker Molenaar in Grouw was al volop bezig met de voorbereidingen om de nieuwe zeilen aan te slaan en na hard werken bleek het grootzeil prachtig te staan en ook de botterfok was een enorme aanwinst. Deze vakman had ook nog in een recordtempo andere reparaties en veranderingen aan het touwwerk en de zwaardlijnen aangebracht, alles in de beste kwaliteit.

Het schip was werkelijk een juweel om te zien, al leek het mij wat klein nu het in het water lag. Toen de boeier in de schuur stond was hij veel groter. Het zijn nu eenmaal de verhoudingen tot de omgeving, die een rol spelen. Er was voldoende animo voor de proefvaart en wij zouden om 3.30 uur vertrekken, ten einde ook een van de schoolgaande kinderen van de oudste dochter van Van der Werf mee te kunnen laten gaan. Voor die tijd hadden wij de motor al stiekem een paar keer gestart, wat uitstekend ging.

Heyl, onze chauffeur, was in die tussentijd nog naar de zeilmaker in Grouw geweest en had zelfs nog in Leeuwarden een nieuwe loopplank gehaald. Tenslotte kwam hij uit Sneek met Hans van Wieren, die op de proefvaart de motor zou bedienen.

Het gehele personeel van Van der Werf had vrij, behoudens dan het leggen van de laatste hand aan de boeier. De tweede zoon Ane, die in Leeuwarden les geeft en gespecialiseerd is in het meubelvak, had ook een dag vrij genomen, zodat wij met de scheepsbouwer en zijn vrouw, de zuster en de oudste dochter van de scheeps-

bouwer met haar 3 kinderen en het personeel, totaal 12 mensen aan boord om half 4 de proeftocht begonnen.

Toen kon echter de motor niet op gang gebracht worden, omdat wij verzuimd hadden aan Van Wieren te zeggen, dat er al diverse malen mee gestart was, zodat de motor niet meer geheel koud was. Omdat hij dit niet wist en dacht een ijskoude motor te vinden, begon hij royaal te choken, waardoor de motor, wat men noemt, in de olie verzoop, waardoor de bougies te vet werden en waardoor de motor niet aansloeg. Met dit gemartel begon de eerste teleurstelling. Tenslotte gingen wij weg, doch de motor is op het niet meer dan 12 km lange traject Britswerd-Sneek nog enige malen afgeslagen, wat voor Hans van Wieren niet prettig is geweest. Zoiets is bij een nieuwe motor natuurlijk altijd mogelijk en dergelijke fouten, die b.v. veroorzaakt werden door lucht in de benzineleiding, zodat de motor niet voldoende benzine aanzooft, moeten er van te voren uitgehaald worden, maar daar had hij te weinig tijd voor genomen, misschien ook door omstandigheden zoals de plotselinge ziekte van zijn chef-monteur.

Hoe het zij, de stemming leed er niet onder en niettegenstaande de kou hebben wij toch een prettige proefvaart gehad en kwamen wij nog voor donker in Sneek aan, waar wij ligplaats namen achter de beroemde Waterpoort en niet ver van een café, waar wij ons konden verwarmen met goede koffie en wat dies meer zij.

Aan boord was de stemming bovendien op peil gebracht door de dranken, gebrui-



Links: De Kleine Beer onder zeil. Midden: Voorbereidingen te Britswerd voor de proeftocht en rechts: De proefvaart naar Sneek.

kelijk bij een proefvaart, die bij deze koude heel goed van pas kwamen. Ook de kinderen hebben zich uitstekend geamuseerd en vonden het reusachtig, dat ze zo lang mochten opblijven en met de Chevrolet weer naar Britswerd werden teruggebracht.

De heer Van der Werf uitte zijn dankbaarheid voor de samenwerking. Van onze kant hebben wij hem bedankt voor de buitengewone wijze, waarop hij het schip had verzorgd, in samenwerking met zijn zoon en zijn personeel. Wij konden merken dat het hun aan het hart ging dat ze de boeier weer kwijt waren.

Zelden hebben wij zulke prettige mensen ontmoet, zo eenvoudig en daarbij zo kundig.

's Nachts hebben wij het vrij koud gehad. Het was de eerste nacht dat wij in de boot slapen en de slaapzakken en de heetwaterkruiken hebben ons op temperatuur moeten houden. De andere morgen, dus 's woensdags, begon het met een sneeuwbus, dat was natuurlijk een teleurstelling. Bovendien was de accu leeg. Wij schreven dit toe aan het veelvuldig starten van de motor van de vorige dag, wat veel stroom vergt, doch achteraf bleek het veroorzaakt te zijn door een kortsluiting in het lichtpuntje, dat in de kajuit was aangebracht en dat niet goed geschakeld was. Dat hebben wij pas later gemerkt, toen wij in Staveren lagen. Wij konden dus niet vertrekken en hier bleek toen de goede service van Hans van Wieren, die direct zijn zoon heeft gestuurd. De accu werd, volgens een nieuw procédé, in 3 kwartier opgeladen en toen werd de motor nog onderzocht op de storingen van de vorige dag. Het bleek ook nu weer, dat deze te weinig benzine kreeg en dat bovendien de nieuwe magneet het niet deed, zodat deze vervangen werd. De vorige magneet bleek een gebroken veer te hebben. Nadat Jan en de zoon van Van Wieren een kilometer hadden gevaren — zelf was ik op mijn gemak Sneek ingegaan om me te laten scheren, wat ook weer een zeer gemoedelijke onderneming is, men hoort daar de leukste verhalen — bleek alles in orde te zijn en konden wij

via IJlst onze tocht naar Staveren beginnen.

Wij werden weggewuifd door Vader Van Wieren, maar helaas, halverwege begon het gemartel opnieuw en dat in een verschrikkelijke hagelbui, die ons bijna alle moed ontnam. Wij konden de motor niet meer op gang krijgen en zijn daarom maar voor anker gegaan. Wij begonnen er zo zoetjesaan aan te twifelen of de tocht nog tot een goed einde zou kunnen worden gebracht. In ieder geval begrepen wij, dat wij naar Sneek terug moesten, waar wij ongeveer 2½ km vandaan waren. Het gelukte Jan, door enige veranderingen aan de motor, de benzinetoevoer weer in goede banen te krijgen en wij bereikten Sneek. Weer kwam de zoon aan boord en later de vader en toen hebben wij gevraagd de zoon mee te geven desnoods tot aan Staveren, daar wij de zaak beslist niet meer vertrouwden. Besloten werd hem tot Heeg mee te laten varen, nadat de zoon wederom alles had bijgesteld. Ik moet zeggen op deze tocht van meer dan 10 km is er werkelijk niets gebeurd en hebben wij alle soorten manoeuvres zonder storing kunnen verrichten.

Het gemoedelijke plaatsje Heeg zijn wij tot het hart van het dorp ingevaren en daar hebben wij het nieuwe grootzeil door het oude vervangen, dat zeer goed gerepareerd bleek te zijn. Het plan was om nu te gaan zeilen, maar ook dat ging niet door, want op het Heegermeer overviel ons weer een zware sneeuwbus met weinig wind, zodat het grootzeil ons niet ver bracht en wij weer op de motor moesten gaan varen.

Het zicht werd zo slecht, dat wij de boeien, die de vaargeul aangeven, bijna niet meer konden vinden, zodat Jan al op het kompas wilde gaan varen. Wij vielen van de ene sneeuwbus in de andere, maar gelukkig deed de motor het goed en kwamen wij tenslotte nog in de zon terecht met prachtige vergezichten: bladstil met een onnoemelijke hoeveelheid vogels en eenden om ons heen, een zeldzaam schip in de buurt en besneeuwde boerenwoningen in de verte.

De motor sloeg nog tweemaal af, maar kwam weer gauw bij. Om ca. 6 uur voeren wij de sluis van Staveren binnen, waar de sluiswachter, die wij van de vorige reis nog kenden, direct al zei, dat er een bericht voor ons was. Dit bleek

een groet te zijn van mijn oudste zoon. Het was een leuke attentie. De sluiswachter was in zijn schik met de gedaante-ruiswisseling van onze boeier. Na een kwartier lagen wij op onze plaats in de buitenhaven, waar wij nog de nodige wenken kregen van een oude visser, die zich uitsloofde om het ons naar de zin te maken.

Al deze mensen zijn gemoedelijk, het zijn bijna allen vissers geweest of nog. De hele gemeente loopt op klompen en het was uiterst rustig, maar koud. Het werd zo koud dat ons schip geheel onder de ijzel kwam. Toen de heer Jonker met Han Visser met onze Chevrolet, bestuurd door Heyl, 's avonds om 9.45 uur aankwamen, stond de volle maan aan de hemel, lag aan de ene kant het IJsselmeer ogenschijnlijk bladstil in het maanlicht en aan de andere kant het totaal verlaten dorp, waar de gemeente al voor het grootste gedeelte in bed lag.

De havenmeester liet ons nog de richting zien, die wij de andere morgen zouden moeten varen, ook de lijn van de lichten, die in elkaar moesten vallen. Hij liet ons de lichtboei zien op de hoek van het Vrouwezand en hij deed zijn uiterste best om ons, als eerste sportzeilers van het seizoen, van dienst te zijn.

In de kajuit was het bij aankomst van de nieuwe zeilvrienden lekker warm, dank zij de butagaskachel. Na een welkomstdronk doken wij snel in de slaapzakken, in het vertrouwen dat wij toch een behaaglijke nacht zouden hebben, maar de vorst van —4° speelde ons in het ijzeren schip toch parten en van diep slapen is niet veel gekomen door de koude en ook door het onbehaaglijke van een slaapzak, die wel geschikt is voor slankere mensen, maar niet voor goed volwassenen, omdat men er zich niet vlot in kan omdraaien, wat juist bij een zekere leeftijd onvermijdelijk is om in slaap te komen.

Om 7 uur de andere ochtend, dus donderdags, zijn wij ons klaar gaan maken voor de afvaart. Reeds om 6 uur hoorde men aan de wal de klompen van de vissers, die zo vroeg al naar hun werk gaan. Herhaaldelijk hoorden wij bewondering uiten voor het scheepje dat daar lag, dat onze boeier was.

Heel het schip zat onder de ijzel en het was gevaarlijk om in de gangboorden

**D e K l e i n e B e e r** van achteren gezien te Leidschendam, van voren in de haven van Enkhuizen. Dit is een Friese boeier, in 1929 bij de werf „Kromwal“ te Britswerd, firma Van der Werf & Zn. van staal gebouwd. De oorspronkelijke naam was **U m m e k e** en de eigenaar de heer Weljers, een der oprichters van de Rotterdamse Z.V., die verleden jaar op 81-jarige leeftijd is gestorven. **D e K l e i n e B e e r** meet 8 bij 3 m en voert een grootzeil van 25, een botterfok van 15 m<sup>2</sup>.



te komen. De havenmeester gaf ons de raad direct te vertrekken, want de postboot zou om 7.30 uur naar Enkhuizen gaan en 10 minuten voor die tijd mag er geen enkel schip de haven meer uit. De motor bracht ons snel op het IJsselmeer. Er woei een N.O. wind uit een strak blauwe hemel en het was bitter koud. 500 meter buitengaats begon de wind op te steken en namen de golven toe. Van het ontbijt is voor sommigen niet veel gekomen, want de boot slingerde zo, dat alles van de tafel vloog en bovendien had niemand veel zin om lang in de kajuit te blijven. De open kuip in de koude ochtendlucht was een betere plaats om de nieuwe situatie op zich te laten inwerken. Het schip hield zich goed. Na een half uur gingen wij aan de wind en onze navigator bracht ons ondanks golven die nog steeds in kracht toenamen precies op de goede weg. De postboot passeerde ons op 5 meter afstand, waarin wij een bevestiging zagen, dat wij de goede koers voeren. Zeker nog een uur lang hebben wij die postboot, een groot wit schip, kunnen zien, wat ons het sturen natuurlijk vergemakkelijkte. Dit eerste stuk hebben wij zonder zeil gevaren, doch daarna hebben wij een grootzeil bijgezet, wat ons schip veel meer stabiliteit gaf. Langs de belboei bereikten wij in recordtijd Enkhuizen. Vooral de laatste 5 km voor Enkhuizen slingerde het schip geweldig en kregen wij ook zo nu en dan een flink stuk water in onze kuip, dat van de hoge kant tussen het zwaard naar boven spoot.

Het inkomen van Enkhuizen is moeilijk. Men is licht geneigd de verkeerde weg te nemen, om dan in het ondiepe water te stranden. Maar hier heeft Han Visser ons op een voorbeeldige manier de haven ingeloodst, waar wij om 9.45 uur al vastlagen. De havenmeester had niet veel vertrouwen in het weer en gaf ons de raad zo snel mogelijk weer te vertrekken, want hij dacht zeker, dat de wind zou aanwakken en dan zouden wij op onze 42 km lange tocht van Enkhuizen naar Amsterdam het moeilijk krijgen. Een half uur later waren wij dan ook alweer onder zeil en koersten wij naar de vuurtoren van Marken. De eerste 5 km was het nog rumoerig. Wij hadden inmiddels ook de middelgrote fok gezet en de motor afgezet. Met de motor, het grootzeil en de fok hadden wij een snelheid van 11 à 12 km per uur, zonder motor bereikten wij een gemiddelde snelheid van 8 km per uur. Toen de wind iets minder werd, maar het water zeker niet minder rumoerig, kwam het nadeel van een plat schip naar voren, want dat slaat met de kop in de golven, waardoor het in de vaart wordt afgeremd. De motor daarentegen trekt door en overwint deze tegenstand, zodat wij na een half uur besloten de motor weer bij te zetten, ook al gedachtig de waarschuwing van de havenmeester. Wij wilden namelijk snel in Amsterdam komen. Toch is de voorspelling niet uitgekomen, gelukkig. Want in de buurt van Marken zaten wij als in de Riviera. De wind liep vlak achter ons schip, maar wij gingen snel genoeg om aan boord geen tochtje te voelen, terwijl wij de volle zon in ons gezicht hadden.

Het was gezellig warm aan boord en wij waren al heel gauw de kou vergeten. Alleen de sinaasappelen getuigden van de enorme kou, die in ons schip heerste, want die waren nog praktisch op vries-



Boven: Op weg naar Amsterdam met Enkhuizen op de achtergrond. Rechts: Bruisend voor de boeg van de De Kleine Beer.

temperatuur. Thans konden wij weer behoorlijk eten en om 3 uur arriveerden wij al in de Oranjesluizen bij Amsterdam. Op het IJ was het rumoerig, maar na wat wij achter de rug hadden viel ons dit nauwelijks op. De motor bracht ons zonder storing op de hoogte van de werf van de N.D.S.M., waar wij linksaf moesten slaan om in de Kostverlorenvaart te komen. Het passeren van Amsterdam heeft ons 2½ uur gekost. Wij moesten onder tien bruggen door. De vaart is bijzonder vuil, men ziet er van alles in; wij voeren langs tientallen kerstbomen, stukken matras, soms hele matrassen, enfin, de bewoners werpen hier blijkbaar alles in het water. Wij kwamen langs het stadion en bereikten het vliegveld Schiphol, waar wij grote vliegtuigen vlak boven ons zagen vertrekken. Zo kwamen wij om ca. 7.30 uur op de Westeinder aan, waar wij in Aalsmeer bij de zeilvereniging „De Nieuwe Meer” aan de wal gingen.

Er zat een tocht van 13 uur op, zeer inspannend, maar gezond en slaapverwekkend. Wij waren over de resultaten van schip en bemanning uiterst tevreden, er was geen wanklank gehoord, integendeel, men voelde echt de teamgeest, die ook onder deze omstandigheden noodzakelijk is, wil een tocht slagen. De heer Jonker nodigde ons voor een avondmaal uit in de „Drie Kolommen” te Aalsmeer, wat buitengewoon in de smaak viel en waarna de jeugd terugging aan boord en de twee ouderen het beter vonden om in dit hotel te blijven slapen. Gezellig bij elkaar op een kamer, waar om 10 uur al diepe rust heerste tot de andere morgen 8 uur toe.

Helaas was het weer 's nacht veranderd, zodat wij vrijdagochtend om 9 uur vertrokken met een sterke tegenwind uit het zuiden en met regen. Deze regen hadden wij eigenlijk al op het laatst van de vorige avond gehad, zodat ons oliegoed weer van pas kwam. Jammer echter, dat wij daardoor de Westeinderplassen niet konden overzeilen en de hele tocht verder op de motor moesten maken. Door minstens 25 of 30 bruggen en 3 sluizen kwamen wij over de Kagerplassen, gedeeltelijk door Leiden, Leiderdorp, Leidschendam, Voorschoten, Voorburg, in Delft, steeds op de motor, met



een paar andere motorschepen als gangmakers, die voor ons de bruggen lieten opengaan en de sluizen in Leidschendam openhielden. Het vlotte allemaal uitstekend, de regen hield op en maakte plaats voor een zwak zonnetje. Door Delft heen kwamen wij tenslotte in Overschie, waar wij linksaf sloegen, het achtergedeelte van de grote houtloodsen van Abr. van Stolk passeerden, en langs de buitenkant van Rotterdam, waar honderden wonschepen in allerlei vormen en stijlen lagen. Zo werden wij in de Bergesluizen geschutz vanwaar wij uiteindelijk in de Kralingseplassluizen aankwamen. Om ca. 5 uur beëindigden wij de tocht bij onze zeilvereniging op onze oude plaats. Hier was belangstelling genoeg van familie en zeilkennissen.

Deze tocht heeft ons buitengewoon goed gedaan. Ook de heer Jonker betuigde, dat dit wel zijn beste zeiltocht is geweest. Wij hebben samen een prettige tijd doorgebracht, afwisselend, volkomen buiten de zaken, een echte verkwikking voor de geest. Het was een leerzame tijd zowel wat de eigenschappen van het schip betreft als wat de eigenschappen van de motor aangaat; al was het min of meer een prestatietocht om zo snel mogelijk het schip van Friesland naar de Kralingseplas over te brengen.

Rotterdam, 5 april 1958

C. J. DEN BOOGERT