

Het bewogen bestaan van de boeier ,,t

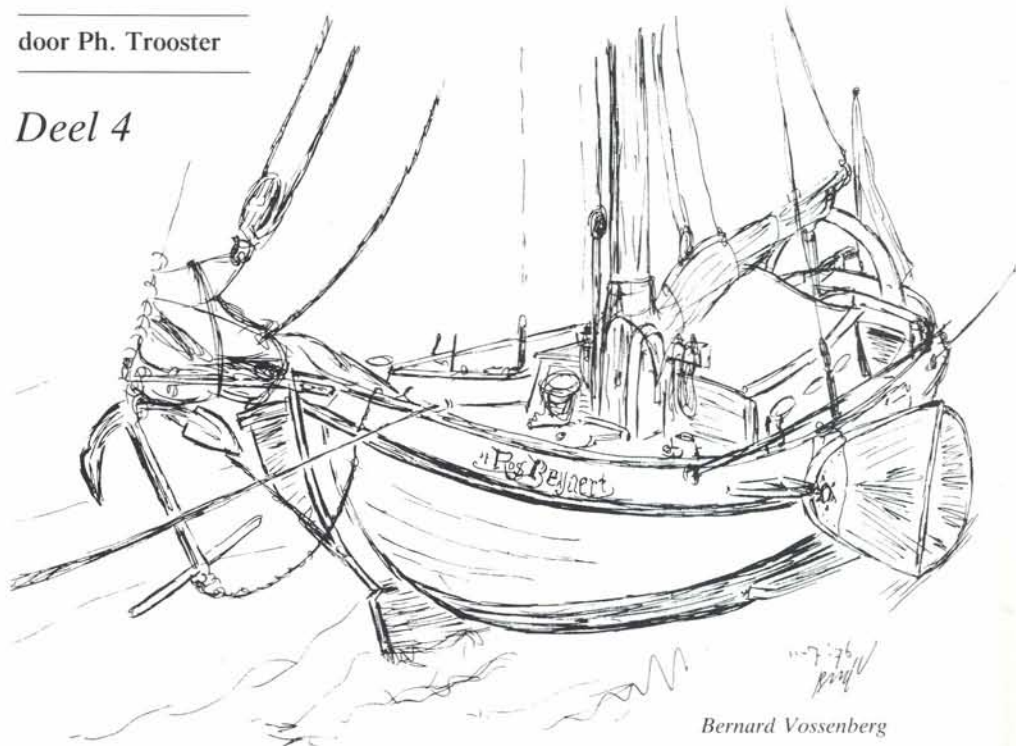
Kennismaking met het wad

In 1951 zouden we, vader en vier broers, naar Ameland zeilen. Om de afstand te bekorten zouden we enige weken tevoren de boot naar Stavoren brengen. Nu was ik op de bruiloft van een mijner vrienden genodigd in Leeuwarden. Die bruiloft was op maandag, de samenstelling van het gezin van de bruid bood mij perspectieven en zo kwam het dat wij zaterdagmiddag uit Zwolle voeren met drie man, het jacquet op een knaapje onder het dek hangend en vader's hoge hoed in een oude doos in het vooronder. De nacht werd doorgebracht aan de Rampspol en de volgende dag, zondag dus, ging het op Stavoren aan. Ter hoogte van de Spaanderbank liet de wind het afweten en dus werd de 3 pk Elto met accuontsteking aan de buitenboordsteun gemonteerd en gestart. Dat ging goed tot we onder Laaksum waren en toen was de benzine op. Lopende en bomende over het Vrouwenzand werd de tocht voortgezet. We hadden de laatste spoorboot allang zien varen en de avond begon aanstalten te maken om de vorderingen van de tijd aan de nacht over te laten, toen we haast geen grond meer kregen aan de vaarboom. We hebben tenslotte de haven gehaald en waren nog net op tijd om, voor het destijds geldende sluitingsuur, in café „De Vrouwe van Stavoren” een pakje sigaretten te halen.

Mijn oudste broer, 'n ondernemend man, presteerde het om mij de volgen-

door Ph. Trooster

Deel 4



Bernard Vossenberg

de morgen vroeg luid roepend te wekken. Hij stond daarbij in zijn onderbroek op de stenen van het noordelijk havenhoofd ons scheepje af te houden in de deining die nou eenmaal voor Stavoren staat. Hij was om halfzes wakker geworden, had zeil gemaakt en zou nog even een trekje doen voordat we naar binnen zouden schutten om een ligplaats te zoeken voor twee weken. Met enige hartgrondige uitdrukkingen van afkeuring heb ik, eveneens in mijn onderbroek, geholpen om het schip weer vrij van het havenhoofd te krijgen en rechtsomkeert de haven weer in te gaan om vast te maken. Toen broerlief

na het schutten met enig zoeken een plaats had gevonden naast een woonark, bleek ons dat we dan door het w.c.-raampje van dat vaartuig, metende 40x40 cm, zouden moeten ontschepen. Aangezien ondergetekende reeds in het „pak” zat was dat een onmogelijke methode. Nog afgezien van de beperkingen die het raampje zelfs in ongekende toestand zou hebben geboden. We hebben het schip maar vastgemaakt in de dijkvaart vlakbij een Zeeuwse poon, bewoond door een kunstenaar die bereid was er een oogje op te houden. Om 8.45 uur zat ik in de trein die mij naar Leeuwarden moest voeren om daar tegen 9.45 uur mijn opwachting bij de familie van de bruid te maken. Dat ik daar op diezelfde dag mijn vrouw zou vinden wist ik toen nog niet...

Twee weken later scheepten vader en vier zoons zich op zaterdagmiddag in, op weg naar Harlingen. Bij Kornwerderzand werd ons door de sluismeester afgeraden om bij de vallende avond de onbekende route naar Harlingen te beginnen. Goede raad was duur. De

De rede van Schiermonnikoog.



Ros Beyaert''



zondag in Kornwerderzand te blijven liggen leek ons niet zo aantrekkelijk en de stad Harlingen leek ons daar beter toe geëgend. De sluismeester kwam met het voorstel om de Stanfriesboot van Amsterdam af te wachten, die zou tegen half tien doorschutten en hij kende de kapitein als een geschikte kerel die ons er wel achter zou willen hangen. Dat prettige vermoeden bleek te kloppen en we maakten tegen half-twaalf 's nachts onder Hotel Seasicht vast. Onderweg had de beurtschipper ons het een en ander over lichtsectoren, getijden en stromen verteld en we knoopten dat goed in de oren.

Ameland

's Zondagsavonds hebben we enige cafés bij de haven bezocht met het doel om mogelijke schippers te vinden die de andere dag ook richting Ameland zouden moeten. Bij het tweede café was het al raak: een sleepboot die een bak met rijshout naar Ballum moest brengen was genegen ons voor half zes mee te nemen. De vrees was namelijk dat er niet voldoende wind zou staan om ons tijdig over de Abt te brengen. Na een uurtje varen begon er een vriendelijke NW-wind op te zetten en na los gegooid te hebben, lieten we de sleep al gauw achter ons. Toen we tenslotte opzij van de Amelander beurtman vastmaakten, konden we een half uur later het spoor zien dat de hak van het roer op de laatste 50 meter in het zand had getrokken.

We beleefden een paar mooie dagen op

het eiland maar moesten toch ook weer aan de onvermijdelijke terugreis naar het vasteland gaan denken. De bemanning van de veerboot Bracksandt lichtte ons tussen de overtochten uitgebreid in over betoning en mogelijkheden die de vaart via de Lauwerszee en Dokkumer Nieuwe Zijlen ons bood. We noteerden een en ander op de achterkant van een uitgebreide autokaart van Noord-Nederland met de nummers en de aanduidingen van de tonnen en bakens die we dienden aan bleem zat 'm in de draaibrug van Hasselt. Die was met ZW-wind nauwelijks te bezeilen, vooral omdat je eerst in de luwte van de melkfabriek lag. Bij het passeren van een zandschipper vroeg ik hem te mogen vastmaken door de brug: dat kon! Bij de brug voor de stad Hasselt nog wat op en neer gekruist om tenslotte in de gang bij de zandschipper te houden. Om de vaart te behouden wees men ons de weg door de blinde dam die men eens als vaste verbinding met Friesland had aangelegd maar die (gelukkig) nooit als zodanig had volstaan, laat staan gefunctioneerd.

Vertrekkend van de pier van Ameland bij komend water, hield je de toren van Wierum recht vooruit en dan voer je door een gat in de dam en zou in diezelfde richting voortzeilende, in de prikkengeul terecht komen die van Holwerd naar het Wierummerwad leidde. Alles klopte, de sterkte en de richting van de wind waren gunstig en we zeilden parmantig de Lauwerszee in, voorbij de haven van Oostmahorn waar toen de Friese boot op Schiermonnikoog nog vertrok en waar de legendarische Insulinde met schipper Mees Toxopeus haar thuishaven had. Onbewust van al die bijzonderheden bereikten we Dokkumer Nieuwe Zijlen en schutten door een van de imposante bakstenen sluisen naar binnen en bereikten na een voorspoedige tocht de stad Leeuwarden. Zonder kaart, zonder ervaring, met veel mooi weer en een enorme dosis geluk hadden we die reis zonder ongelukken geklaard.

Solotocht

In 1950 moest en zou ik de slotavond bezoeken van de W.S.V. „Hollands-Venetië” bij café Prinsen in Giethoorn-zuid. Het woei hard die zaterdagmiddag en het had zo hard geregend dat de straat waar mijn favoriete maatje woonde, blank stond. Hij was niet thuis en niemand wist waar hij was. Langer wachten kon niet, ik maakte het grootzeil kleiner en vertrok zonder fok bij een harde ZW-wind. Het grote provast te maken en met een hard klapperend grootzeiltje door de brug te varen, waarna de schipper me weer los kon gooien.

Het volgende probleem zat 'm in de sluis te Zwartsluis die pal ZW-NO lag. Praktizerend vond ik het volgende: als de sluis op invaren stond zou ik op de ogen van beide zwaarden een autoband (die gebruikten we toen als stootkussen) binden, dan in de Voorhaven in de wind opdraaien, het zeil erbij neergooien en dan voor top en takel door de deuren gaan waarbij ik beide zwaarden eronder zou gooien en de autobanden erachteraan. De manoeuvre liep geolied en het schip lag tussen twee grote diepgeladen broers met de inmiddels opgetrokken zwaarden, met weerszijden de autobanden als stootkussens. Ik had nog even de tijd om met een paar vrouwen van de schuttende schepen wat boodschappen met „voorschutting” te doen en toen ging het zeiltje er weer bij tot Beukershut.

Ik was het toen wel een beetje zat want het was een paar uur hard werken geweest met een flink stukje spanning over de afloop. Geert Sterken, de sluismeester, bood uitkomst: Hij wilde met z'n vrouw ook graag naar het feest maar zag tegen de fietstocht op. Er was toen nog geen fietspad van Beukers naar het vonder bij de Belterwiede, laat staan een autoweg zoals nu het geval is. Mijn voorstel: ik wacht tot sluitingstijd van de sluis en dat zet je beide fietsen aan boord en jullie varen met mij mee. Zo gezegd, zo gedaan en we hebben een ontzettend gezellige avond beleefd.



't Ros Beyaert afgemeerd bij Paviljoen Snekermeer, 1950.