

Friese merentocht

Friese meren tocht

Het jaar daarvoor hadden we een vaartocht gemaakt door de Vecht van Utrecht tot Muiden. Het gebied waarin en langs de Portengens van oudsher leefden, molens bewoonden, turf staken en vervoerden, visten en jaagden en zo hier en daar een boerderij hadden. De reis was ons goed bevallen en tijdens ons 40 jarig huwelijksfeest werd ons aangezegd dat er een schip voor ons besproken was waarmee we kennis zouden kunnen maken met de Friese wateren. Hetgeen verwachtbaar was aangezien onze kinderen nu eenmaal voor de helft Bouma's en De Boer's zijn en die voorouders daar lange eeuwen getogen zijn. Ons waren daartoe zeven dagen toebedeeld. Aangezien het een vrij groot schip was en moeder de vrouw de rol van "Haak voor" noch "Haak achter" bij het aanmeren zou kunnen vervullen werd toegezegd dat bij toerbeurt één der kinderen al of niet vergezeld van aanhang ons zou vergezellen om die leemte te vullen. Van mij werd verwacht dat ik nog wel in staat zou zijn de nodige handelingen te verrichten om het schip varende te houden.

De keus was gevallen op een Gruno Kreuzer die door het watersportcentrum Tacoziyl in Lemmer en daarvan de afdeling Yachtcharter voor de reis in gereedheid zou worden gebracht. Waaruit duidelijk blijkt dat Tacoziyl van vele vreemde markten thuis is. De motorkruizer Gretha werd vervolgens nog omschreven als 10,5 meter lang, voorzien van een dieselmotor en van een inrichting waarmee het mogelijk zou moeten zijn

om de voorzijde van het schip zijdelings bij te sturen, hetzij naar bakboord, hetzij naar stuurboord, de zogenaamde boegschroeven. Een vaarbewijs was voor een vaartuig van die grootte nog net niet nodig en aangezien ik meer dan zestien jaar oud was mocht ik mijn gang gaan. Vooraf moest echter een bedrag van zeshonderd gulden gedeponereerd worden als "eigen risico" bij het oplopen of veroorzaken van schade door eigen schuld. De totale huursom die in twee termijnen voldaan was door één onzer daartoe aangewezen kinderen bedroeg ruim tweeduizend gulden.

Toen we arriveerden lag het schip op de afgesproken tijd vaargereed afgemeerd aan de hoofdsteiger van Tacoziyl. Over stuurboord zodat we om het inwendige van het vaartuig te kunnen betreden over een aan die zijde gemonteerde zitbank moesten klauteren. Hoewel me dat wel vreemd voorkwam drong het toch niet tot me door wat dat betekende. De auto kon gelukkig op enkele tientallen meters afstand worden neergezet om de bagage aan boord te brengen. De bemanning voor de eerste twee dagen, Lützen en Marion, waren onderweg op het station Duivendrecht ingestapt en meegereden. Namens Minke was kleinzoon Bruin als vaste bemanning aan boord. Vele handen maakten licht werk zodat we binnen een half uur vaargereed waren. Er volgde een uitgebreide instructie van een enthousiaste jongeman die vertelde hoe het motoroliepijl dagelijks gecontroleerd moest worden, de motor te starten, de keerkoppeling en het toerental te bedienen, de boegschroef in werking te stellen en de diverse verlichtingen aan en uit te

Friesemerentocht

zetten. Voorts gaf hij nog wat aanwijzingen op welke manier het aan boord aanwezige toilet moest worden gebruikt en het vaartuig met behulp van de aanwezige touwen moest worden vastgelegd. Daarop maakte hij met ons een korte proefvaart. We probeerden ondanks de vrij sterke wind die dat trachtte te verhinderen over stuurboord de oever te benaderen en slaagden daar min of meer in maar het ging allemaal niet gesmeerd. Aangezien het inmiddels al etenstijd geworden was besloten we de nacht op Tacoziyl door te brengen en pas de volgende morgen te vertrekken.



Lützen en Marion in de kombuis

Onze gids voer ons naar een lege steiger en meerde af, over stuurboord. Lützen en Marion maakten de avond maaltijd gereed, varkenshaasjes in roomsaus gebraden, een salade van sla, druiven en andere vruchten en noedels in plaats van

aardappelen. Aangezien er geen TV aan boord was brachten we de rest van de avond door met spelletjes, onder meer Mens erger je niet! Een voorlopig vaarplan werd opgemaakt door Marion die het voorstel deed naar Workum te varen en daar de nacht door te brengen. Aldus werd besloten. We zochten onze bedden op, Dieuke en ik in het vooronder, de overige bemanning was ondergebracht in het achterschip. Het werd donker, de eerste dag was voorbij, zonder averij. Dat was vrijdag 14 augustus 1998.

Aan boord waren twee waterkaarten aanwezig die het grootste deel van Friesland omvatten. Tot de inventaris behoorde eveneens een tweetal smalle boekjes, almanakken, het ene bevatte een alfabetische lijst van de vaarwateren en plaatsen met een gedetailleerde opgave van de bruggen, openingstijden en de verschuldigde bruggelden. Uiteraard waren ook de doorvaarthoogten minutieus opgegeven en de diepte van de vele begaanbare vaarwateren. In de andere stond het vaarreglement en dergelijke wetenswaardigheden. Wat echter ontbrak was bijvoorbeeld een opgave van de inhoud van de brandstoftank, de precieze hoogte van het schip en een inventarislijst. Allemaal dingen die tijdens de reis ook van belang bleken te zijn. Lützen en Marion hadden de bibliotheek in Wageningen bezocht en daaruit een aantal reisboekjes meegenomen en ook een boek met instructies en tips voor lieden die het vaarbewijs wilden halen. Persoonlijk had ik weinig zin al zo gauw in de boeken te duiken, Bruin echter, die grote belangstelling aan de dag legde voor de techniek van het varen, begon reeds vroeg in de morgen zijn opa allerlei

Friesemerentocht

vaaradviezen te geven, rechtstreeks uit het boek afkomstig en niet geheel in overeenstemming met de richtlijnen van de instructeur van Tacoziyl. Daarbij vergat hij echter de door hem minder gewaardeerde functie van Haakvoor goed uit te voeren. Bij het achteruit stomen bleek het snoer naar de walverbinding met het elektriciteitsnet nog niet binnengehaald te zijn. Mijn fout natuurlijk want op die dingen behoort de gezagvoerder nu eenmaal te letten. Het voorval zette de toon voor de reis die gekenmerkt zou worden door nog meer dergelijke paniekeracties.

We voeren conform de door Marion uitgezette route enkele honderden meters door het Prinses Margrietkanaal om vervolgens af te buigen naar rustiger vaarwater. De instructeur van Tacoziyl had mij er voor gewaarschuwd dat de grote vrachtschepen als blinde olifanten op hoge snelheid stomweg hun koers vervolgen en daarvan niet afwijken als er spelevarende schippertjes op hun weg komen. Als tegenligger maakte ik nog wel kans om de zuigkracht van de monsterboot te ontkomen maar bij het inhalen moest ik maken dat ik weg kwam. Naar bakboord of stuurboord als er maar minstens twintig meter tussen hem en mij bleef bestaan. Zo niet, dan liepen we gerede kans tegen het ons passerende schip aangezogen te worden en meegesleurd te worden. “En denk maar niet dat die schipper zijn vaart vermindert! Je gaat mee, desnoods tot Zwolle toe!” Vandaar dat ik Marion had verzocht bij het bepalen van de route het varen in dat kanaal tot een minimum te beperken.

Er stond een stevige wind. Het landschap vanuit de vele watergeulen gezien is vooral breed. Het vlakke land is bedekt met gras en grazend vee, hier en daar rondom een boerderij. Slechts aan de horizon zijn er bomen te zien meestal op of bij een kunstmatige verhoging in het landschap waar zich in vroeger tijden de gemeenschap verschanste tegen het overheersende water. Daarop staan wat huisjes, een kerk en enige gebouwtjes van lagere orde. De immer waaiende Friese wind is zo te zien nimmer toegepast voor het aandrijven van watermolens, zo dat wel het geval is dan zijn die vrijwel allemaal gesloopt. Slechts de vele oude nog varende zeilschepen, de zogenaamde “skutjes” opgelapte vrachtschepen, bewijzen dat de Friesen vanouds toch wel gebruik maakten van de hen ruimschoots ter beschikking staande windenergie. Windkracht die in ons geval het stilliggen “op stroom” tot een hachelijke onderneming maakte.

Duizenden boten en scheepjes liggen afgemeerd in de vele haventjes en langs de oevers van de Friese wateren. Tijdens het weekeinde, het was zaterdagmorgen, trekt een groot deel daarvan het water op zodat er lange files ontstaan voor de bruggen. We waren via de Langesloot en de Ee of Boomsvaart naar Sloten gevaren en hadden daar, er was een gaatje langs de oever in het dorp vrij gekomen waarin we net konden afmeren, boodschappen gedaan en nadat we de reis vervolgd hadden kwamen we via het Slotermeer voor een hardnekkig gesloten brug in Woudsend. Beide oevers waren bezet en aangezien dat

Friesemerentocht

logisch leek stelden we ons op voor de brug. De kop van het schip zoveel mogelijk tegen de wind in en wachten maar. Voor ons lag nog een wat kleiner schip welks stuurman eveneens krampachtige pogingen deed de ingenomen positie te handhaven. “De brug gaat pas kwart over één open!” kwam Lützen met een wat late informatie over de brug. Hij stelde zich als Haakachter op in het gangboord aan stuurboordzijde, gereed om zo mogelijk het schip te weren van de dreigende Lagerwal die steeds dichterbij kwam. Hem ontbrak echter de bootshaak om dat succesvol te kunnen doen zodat hij allerlei raadgevingen naar mij begon te schreeuwen. Ook Bruin, op de voorplecht staande, schreeuwde: “Opa, de boegschroeven gebruiken!” en herhaalde dat enige malen zoals hij dat gewend was bij zijn moeder te doen als er niet onmiddellijk op zijn vraag om aandacht gereageerd wordt. De boegschroeven maakten wel geluid maar er ging geen enkele kracht van uit, zoals ik al gemerkt had. De kop van het schip begon eerst langzaam maar steeds sneller om te zwenken en als een stuurloos wrak dreven we zijdelings naar de steenachtige oever. Met een wanhopige manoeuvre, het roer geheel om naar stuurboord en een stoot “gas vooruit” zag ik net nog kans weer in de juiste positie te komen maar het duurde niet lang, de accu’s die de boegschroef van stroom voorzagen waren kennelijk leeg en de lijdensweg begon opnieuw. Toen tenslotte na lang geploeter de brug open ging bleek dat het verkeer van de andere zijde voor ging. Er werden enkele scheepjes doorgelaten en het wegverkeer kreeg weer gelegenheid om door te rijden. Na verloop van tijd ging de brug weer open.

Maar weer kreeg het tegemoetkomende waterverkeer voorrang. Erger nog, een torenhoog en breed rondvaartschip brak zich uiterst langzaam maar zeker baan door de nauwe opening van de brug en aangezien er voor mij te weinig ruimte overbleef besloot ik terug te varen, draaide om naar bakboord en vluchtte voor het monsterlijke vaartuig de haven uit. Daar vonden we een plekje om even op adem te komen.

Niet al te lang, Workum was het doel van de reis en daar zouden we overnachten. Weer begaven we ons naar de brug en begon de ellende opnieuw. Mondjesmaat werden de schepen doorgelaten. Aangezien we nergens konden aanmeren werden we een speelbal van wind en stroom. Toen tenslotte na veel gemodder de brug openging en het groene licht verscheen en ik toevallig in de juiste positie lag startte ik met veel gas. Teveel gas zodat de zeer boze woorden die links en rechts van me opklonken uit de kleine scheepjes die door het opgeschroefde water werden heen en weer geslingerd wel terecht waren. Maar mijn schip was als eerste, kort daarna, heelhuids door de brug.

We voeren door het Hegermeer via het Grote Gaastmeer, het Zandmeer en de Korte en Lange Vliet Workum binnen. Voor de Noorderbrug zochten we ons een ligplaats aan de kade. Naast een bord dat uitnodigde de kerk te bezoeken en een aan de wal geplaatst toiletgebouwtje. Aan de andere oever, eveneens vol met afgemeerde schepen, stond een huis met een wit bord: Jachthaven T. Bouma. Lützen en Marion gingen als eerste van boord. Er moesten wat boodschappen gedaan worden en ze kwamen daartoe terecht bij supermarkt De Boer.

Friesemerentocht

Even later ontmoette ik ze daar met een nagekomen bestelling. Ze waren van plan om daarna op de voormalige Zuiderzeedijk ter plekke het vliegen van vogels te bekijken maar kwamen daar niet aan toe.



Workum

In plaats daarvan zijn Dieuke en ik het stadje doorgelopen, zagen het Jopie Huisman museum aan de buitenkant en de dorpskerk en de Waag. En mijmerden wat over een familielid Jan Meinderts die daar in 1740 gewoond moet hebben. Die avond kookte Dieuke, we aten karbonade met aardappelen en sperzieboontje, dronken van de fles rode wijn uit de winkel van De Boer en deden een spelletje “Mensch erger je niet”!

Zondagmorgen in Workum. Boven op het schip gezeten genoot ik van het prachtige weer en het spiegelgladde water. Alle schepen waren nog in diepe rust maar toch was ik niet alleen,

voor het badhuisje liep een man met de klaarblijkelijke bedoeling een bad te nemen. Het huisje was nog dicht waarop ik enige van intelligentie getuigende opmerkingen omtrent het weer maakte. “Ja, prachtig!” gaf hij te kennen en met een enthousiast gebaar strekte hij beide handen ten hemel. Het klonk Amsterdams maar hij gaf te kennen uit Velsen afkomstig te zijn. Op dat moment arriveerde de met het ontsluiten van de badgelegenheid belaste ambtenaar die zich van zijn taak kweet en zich vervolgens in het gesprek mengde. We waren het erover eens dat het een volmaakte zondagmorgen was. Hij die het voornemen had te gaan baden verdween in het hokje. De ambtenaar prutste wat aan het leren tasje dat hij naar zijn zeggen reeds vijftien jaren met zich voerde. Een klinknageltje begon los te laten en hij vroeg me of ik misschien een tang had om het scherp geworden voorwerp te verwijderen. “Mijn jas kan opgehaald worden!” verduidelijkte hij zijn bezorgdheid. Uiteraard had ik mijn gereedschapskist aan boord zodat ik hem het gewenste kon overhandigen. Het nietje werd verwijderd en met een “Bedankt!” verdween hij op zijn moderne rijwiel. Niet lang daarna begonnen de kerkklokken te luiden. Wij echter hadden besloten omstreeks die tijd het stadje te verlaten en de reis te vervolgen en zo geschiedde.

Gedeeltelijk keerden we terug op onze weg en door de Trekvaart en Parega richting Bolsward.

Het bruggeld wordt alom door de bedienaars geheven met behulp van een aan een vishengel en dito snoer gehangen houten klomp. Geen grote klomp maar een kindermaatje. De brugwachters zijn uiterst bedreven in het op de juiste wijze

Friesemerentocht

uitwerpen van deze offerbus. In de almanak staat gewoonlijk per brug aangegeven welk bedrag voor de doorvaart betaald moet worden maar in sommige gevallen blijkt het door middel van een bord op de brug aangegeven bedrag hoger dan dat volgens het boekje. Ik had gezorgd voor voldoende rijksdaalders, kwartjes en guldens om aan deze steeds weer terugkerende vraag te voldoen. De smalle brug in Tjerkwerd stond te boek voor twee gulden maar een houten bord gaf te kennen dat er een rijksdaalder gevraagd werd. Ik zag het pas op het laatste moment en Bruin die tot taak had de klompjes te vangen en van het gevraagde bedrag te voorzien had daarin reeds twee gulden gedeponerd. In het voorbijvaren keek ik recht in het gezicht van de hengelende dame en verontschuldigde ik me voor de omissie. Stoppen was niet mogelijk maar Lützen die snel een gulden te voorschijn had gehaald wierp de gulden naar de andere zijde van de brug waar hij rinkelend over de weg in de grasberm verdween. Wat nu? Omdat de wind toch weer wat begon aan te wakkeren besloten we maar niet meer om te draaien maar ik vroeg me wel af hoe vaak de brugwachster die plek zou kunnen voorbijlopen zonder toch nog even te kijken of ze die keer de gulden misschien zou kunnen vinden in het gras! Hadden we haar opgescheept met een probleem of een spannende tijdsbesteding?



Marion had de route gepland via Bolsward door de Bolswardervaart naar IJlst. Daar arriveerden we al vroeg in de middag en vonden een ligplaats aan de Uilenburg. Links voor ons stak het topje van de gereformeerde kerk boven de huizen uit waar om halfacht een avonddienst zou beginnen. De klok in het torentje telde ieder halfuur de nog resterende tijd af. Rechts voor ons werd het straatbeeld beheerst door de fabriek van Nooitgedacht, de schaats die ik in mijn jonge jaren graag zou bezitten maar niet kon betalen. Nu stond het gebouw leeg en verlaten, de ramen waren hier en daar gebroken en slechts het grote bord met de letters “Koninklijke Nooitgedacht en Zonen” getuigde nog van het eenmaal roemvolle product. Vlak ernaast stond het in een wat bescheidener maar oudere jas gestoken fabriekje van

Friesemerentocht

Frisia schaatsen. Ooit gerund door de FA. K.E. de Vries en Zonen. Het was zondag maar op de één of andere manier maakte het historische pand de indruk dat er nog steeds gewerkt wordt. Tussen beide in lag een beurtschip dat ooit door een stoommachine met een vermogen van 8 Indicateur Paardenkrachten voortbewogen werd en later voorzien van een dieselmotor. Thans ligt het als een bezienswaardigheid voornamelijk afgemeerd, de met stalen nagels geklonken scheepsromp wit geschilderd. Een eenvoudig maar voornaam schip. De Johanna Jacoba.

Het door Lützen meegenomen boek over de techniek van het varen was door Bruin doorgelezen en hij attendeerde mij erop dat de draairichting van de schroef van groot belang was bij het varen. Ik maakte tot regel om na iedere hachelijke manoeuvre een nabeschouwing te houden waarin alle handelingen werden besproken. Alleen Bruin zag daarvan het nut in. Samen bespraken we daarna regelmatig waar en hoe het fout gegaan was. We kwamen er achter dat veel van de problemen met het varen veroorzaakt werden door de draairichting van de schroef. Ik was min of meer op het verkeerde been gezet door de instructeur van Tacozijs die steeds aan stuurboord afmeerde, terwijl het schip een rechtsom draaiende schroef bleek te hebben en eigenlijk van nature over bakboord afgemeerd moest worden. Maakte ik enige keren rechtsomkeert over stuurboord? Fout, het ging veel beter over bakboord. Het wieleffect van de rechtsdraaiende schroef hielp mee. Als de boegschroef goed gewerkt had zou ik me er nooit druk om gemaakt hebben. Nu

moest ik wel, me verdiepen in de hogere kunst van het varen! Dat hulpmiddel had het laten afweten op de moment dat ik het het hardst nodig had en dus besloot ik het apparaat niet meer te gebruiken. De ware schipper kan immers manoeuvreren met niet meer dan het roer de motor en de schroef! We oefenden zodra er gelegenheid was: wegvaren; aanleggen aan Hogerwal; afmeren met gebruikmaking van de voortros en het op de juiste tijd een paar klappen achteruit geven; afvaren van Lagerwal en al dat soort dingen. Ook probeerden we het juiste gebruik te maken van de voortros en voorspring, de achtertros en achterspring, het leggen van de juiste knopen en om een touw vanaf het schip om een meerpaal op de wal te werpen. Allengs wonen we aan zelfvertrouwen.

Zoals reeds gezegd we brachten de zondagmiddag en avond door in IJlst en die middag zou er wisseling van de bemanning plaats vinden, Lützen en Marion brachten we naar het station en Arjan zou daar een uur later aankomen. Zo geschiedde. We aten bij de Chinees, te lekker, te veel en te vet maar ogeneschijnlijk zonder gevolgen voor het spijsverteringssysteem. Die avond werden we ingewijd in de regels voor het "Pesten" en hielden ons daarmee onledig. Het was erg gezellig aan boord.

De Maandag diende zich aan als zonnig. De vele scheepjes lagen, net als de morgen ervoor, stil in een rimpelloze waterspiegel en Arjan was maar moeilijk te bewegen zijn bed te verlaten. Bruin was de taak toebedeeld het schip af te varen met gebruikmaking van de achterspring, een methode die omstandig

Friesemerentocht

in het boek beschreven werd. Ik fungeerde als Haakvoor maar Arjan was nog weinig bereid het zijne aan de manoeuvre toe te voegen. “Ik moet eerst mijn koffie opdrinken!” bracht hij humeurig uit, hetgeen bij mij bange vermoedens deed ontstaan over zijn toekomstige inzetbaarheid. Het was gelukkig bladstil zodat er zich geen complicaties voor deden, het schip koos feilloos bestuurd de nieuwe route. Richting Joure, door de Wijde Wijmets, het Johan Frisokanaal, een stukje Koeverdmeer, door de Janesloot, de Langweerder Wielen, de Oude weg en de Zijlroede. We arriveerden tenslotte omstreeks drie uur ‘s middags bij de passantenhaven van Joure.

Ik nam het roer van Bruin over omdat die nog geen zestien jaar was en daarom geacht werd het schip niet te kunnen besturen. Een nauwe ingang met daarin een haakse bocht leidde tot een soort doolhof, het was de bedoeling het vaartuig af te meren in één der vakken en staande boven op het dek zag ik dat de meeste schippers ervoor gekozen hadden hun boot met de achtersteven naar de wal af te meren. Langzaam, Bruin drong daarop sterk aan omdat hij vond dat opa steeds te hard ging, liet het schip de haakse bocht maken en hield me gereed om het schip naar bakboord een nog leeg vak in te draaien met de bedoeling om daarna achteruit varende een daar tegenover gelegen vak in te draaien maar het ms. Gretha leek een eigen wil te hebben. Nukkig gooide ze de kont de verkeerde kant op, mogelijk daartoe aangespoord door een harde wind die in dat open gat nergens door belemmerd werd. Ik probeerde nog “tegengas” te geven maar kon de draai niet meer maken vanwege de in het

waterstaande meerpalen en kon slechts bereiken dat we breeduit tegen twee van die palen werden aangesmakt. Bruins pogingen om een tros om een paal te werpen mislukten jammerlijk, Arjan kon slechts vol onbegrip staren naar datgene wat zich afspeelde en had geen enkel benul wat en hoe een touw in deze situatie voor doel kon hebben. Op de één of andere wijze bracht het schip zichzelf, met één der meerpalen als draaipunt, in een positie dat ik achteruit kon varen naar de wenkende oever waar inmiddels reddende handen zich beijverden een verbinding tot stand te brengen. Bruin had intussen een tros uitgebracht aan de voorzijde van het schip maar dat bleek later de verkeerde paal te zijn zodat het vaartuig door de aanwakkerende wind opnieuw dwars uit ging naar stuurboord. Arjan was nergens te zien zodat ik tenslotte met hulp van één der behulpzame mannen die aan boord geklauterd was de juiste verbinding tot stand kon brengen. Dank zij hem kregen we bokkige Gretha in bedwang en op de goede manier afgemeerd. Na deze gedane arbeid was het goed rusten. Toen even later een jonge Duitse kapitein met een schip van dezelfde grootte naast ons kwam liggen werd mijn zelfrespect weer wat opgekrikt. De capriolen die zijn schip maakte waren zo mogelijk nog wispelturiger dan die van Gretha. Bovendien veroorloofde hij zich de beide vrouwen die hem tot steun waren uit te schelden. Hij deed dat overigens onopvallend. Terwijl de ene helft van zijn gezicht dankbaar lachte naar de helpende handen aan de wal grauwde de andere helft met opgetrokken lippen en blikkerende tanden verwensingen naar zijn Haakvoor die eveneens de verkeerde meerpaal had aangesproken. Lange tijd durfde hij zich daarna niet meer te

Friesemerentocht

vertonen in de kajuit waarin zijn beide vrouwen zich hadden teruggetrokken en hield zich bezig met allerlei duidelijk gezochte karweitjes bovendecks. Al met al hadden wij het er nog niet zo slecht afgebracht.

Gaandeweg ging Dieuke zich zorgen maken over de inhoud van de brandstoftank van ons schip. In plaats van een goed doorzichtig peilglas bestond de daartoe bestemde brandstofleiding in het motorcompartiment uit een stukje dooraderd tuinslang zodat het vrijwel onmogelijk was het vloeistofniveau daarin met zekerheid vast te stellen. We besloten zo spoedig mogelijk te tanken.

Het stadje Joure bestaat, voor zover ik me herinner, uit een immens lange straat die geheel gelopen moet worden om het postkantoor te bereiken. Aan weerszijden zijn winkels en eetgelegenheden. Een deel van de koopwaar is op het trottoir uitgestald en zodanig dat hier en daar de vrije doorgang hinderlijk belemmert wordt. Ook de tafeltjes en stoelen waarop de gasten van sommige drank- en eetgelegenheden plaats genomen hadden stonden niet zelden gewoon op het trottoir. Dit alles om het gezellige aanzien te bevorderen. We deden inkopen bij Albert Heyn, de Hema en nog een winkel en haalden geld op het postkantoor. Daarmee was onze missie voltooid en konden we ons weer aan boord begeven. Dieuke had een beslagkom aangeschaft en bakte pannenkoeken. Bruin en ik beraadden ons op de manier waarop we de volgende dag zouden wegvaren. We

brachten de avond door bij het licht van kaarsen om de accu te sparen. We vermaakten ons uitstekend met het kaartspel.



Nadat we de volgende morgen nog wat haastige inkopen hadden gedaan en het fotoestel laten voorzien van nieuwe batterijen, vertrokken we redelijk op tijd om het vaarschema voor Dinsdag af te werken dat als volgt door Marion was beschreven en door Dieuke voor iedere dag apart werd gekopieerd en aangevuld: Joure-Akkrum eerst de Zijlroede terug; door de sluis de Noorder Oudeweg in; de Goinga Rijpster Poelen door; dan rechtsaf bij Heerenzijl; door de brug (pas op, aanzienlijke stroom, bruggeld 2 gulden); Terkapsterpoelen richting Koude Maag; vaargeul aanhouden (groene bakens links, rode rechts); vervolgens bij Koude Maag naar het noord-westen richting Geeuw en tenslotte bij de aanlegplaatsen rechtsaf de Meinesloot in tot Akkrum.

Friesemerentocht

Vroeg in de middag arriveerden we zonder ongelukken bij Akkrum waar zich volgens de almanak een brandstofpomp moest bevinden. Zoals dat steeds het geval was, de dag was schitterend begonnen met bladstil water maar van lieverlede was er een flinke wind ontstaan. Beschut door de bebouwing langs de oever voeren we echter rustig voorwaarts en daar doemde de brug waarbij de pomp zich ergens zou bevinden. De tankplaats bleek echter op dat moment bezet en met enige bezorgdheid zag ik dat ter plekke een vijftal kleinere motorbootjes zich krampachtig varende hielden. Moesten die allen tanken of lagen ze te wachten tot de brug zou opengaan? De wind en de stroom die klaarblijkelijk via de brug de scheepjes naar de oever dwong en de schippers tot wanhoop bracht kreeg ook vat op ons schip dat, zonder zich iets van mij aan te trekken, over stuurboord begon te draaien. Bruin, die nog steeds niet begrepen had dat Gretha haar eigen wil had, begon allerlei aanwijzingen die hij in het handboek gelezen had naar mij te roepen, bedoeld om het op hol geslagen vaartuig te beteugelen. Arjan verdween in de kajuit. Er was nauwelijks tijd om het roer hard stuurboord te geven en met een “dot gas” (dat is een chauffeursterm, schippers praten naar mijn weten over “een paar klappen er bij”) zwaaide Gretha zichzelf uit de gevaarszone en kwam in rustiger vaarwater. Terug op de reeds gegane waterweg. Even later vonden we een nog onbezette plaats langs de oever. Pal onder de hoogspanningskabels van de stadsstroomvoorziening.

Hoewel het zich liet aanzien dat we ver van de dorpskern verwijderd waren viel dat mee. Hooguit tien minuten wandelen kostte het ons om in Akkrum het winkelcentrum te bereiken. Aangezien Arjan sigaretten wilde kopen besloot ik mee te gaan en Tacozijl op te bellen over de brandstofkwestie, dat heb ik tot tweemaal toe geprobeerd maar steeds bezet. Later op de dag zijn Dieuke en ik dezelfde weg gegaan en hebben een uitgebreide wandeling gemaakt. Het was best de moeite waard. Het was mooi weer. Weer terug op onze landingsplaats wist een buurman ons gerust te stellen met de stellige verzekering dat hij wel zes weken op één tank kon varen. Aangezien beide schepen elkaar niet veel ontliepen qua motor en brandstoftank konden wij gerust zijn. Een buurvrouw kwam vragen of we gebruik wilden maken van een pan overgebleven tomatensoep. Arjan vervoegde zich met ons pannetje bij haar Skutsje, ze was kennelijk teleurgesteld dat hij zich zo bescheiden opstelde en zij haar teveel niet in één keer kwijt kon. De soep was degelijk van constructie en goed van smaak en naar later bleek bedoeld geweest voor haar klas leerlingen. Ze gaf les in zeilen. De mooie zomeravond werd op gepaste wijze doorgebracht met kaartspelletjes, bij het donker worden onder kaarslicht.

De volgende dag, woensdagmorgen, werd de reis vervolgd. Door de Meinesloot terug gevaren moesten we op zeker moment door het Nieuwe Heerenveense kanaal waarin we voor zekere tijd een ligplaats moesten zoeken omdat de brug, zoals de meeste bruggen, tussen de middag gesloten bleef. Het moet niet ver van de woning van Hans van der Meij geweest zijn, we

Friesemerentocht

wisten het juiste adres echter niet. Kort daarna rondden we de Kuinder of Tjonger en kwamen tenslotte in de Schipsloot. Wolvega was het einddoel voor deze dag. De Schipsloot, een nauwe lange vaart door uitgestrekte eentonige weilanden, van die zijde de enige en doodlopende toegang tot een industrieterrein waar zich enige ligplaatsen bevonden. Daar ook verhief zich de nieuwe fabriek van Wouter Post (Motip) half verborgen achter een kunstmatig opgeworpen hoge hoop aarde. De stedelijke afvalberg? We vonden een lege plek en meerden af zonder noemenswaardige problemen. Bij het aan de wal gaan bleek echter dat de steiger onder mijn gewicht dreigde ineen te storten zodat we het schip enige meters moesten verhalen naar een plaats waar dat niet het geval was. De ligplaats was duidelijk in verval en oorspronkelijk bedoeld voor de scheepswerf die daar domineert. Het was de bedoeling dat Arjan daar in de loop van de avond op de trein zou gaan en dat diens plaats als bemanningslid de volgende morgen zou worden ingenomen door Renze. Zo geschiedde, het station lag een kwartier lopen van de haven, we brachten Arjan weg en deden boodschappen in de supermoderne supermarkt die daar niet ver vandaan is gebouwd. Die avond misten we onze vierde man bij het kaartspel en maakte ik kennis met de eigenaar of beheerder van de werf, een nog jonge man die met een door hem gelast brok ijzer liep te sjouwen. Toen ik de vakkundige wijze waarop het tractoronderdeel elektrisch gelast was bewonderde bleek al gauw dat ik te maken had met een doe het zelf, een schaaap met vijf poten, een van alle markten thuis zijnde persoon die als loodgieter begonnen tot alles-reparateur was ontwikkeld. Zijn vrouw en drie

kleine kinderen waren ondergebracht in een voorlopig onderkomen dat slechts enkele meters verwijderd was van onze aanlegplaats. Naast ons, slechts van ons gescheiden door het wrakke steigerdeel, lag de kruiser van een ruim tachtig jaar oud echtpaar dat daar een vaste plaats had gevonden. Omzichtig scharrelde de man wat rond over het wankele geheel en stapte moeizaam over de achtertros van ons schip waarop ik besloot die op een andere wijze en dus lager voor hem te leggen. Zijn vrouw kwam niet van boord.

De volgende morgen heb ik Renze van het station afgehaald, hij kwam precies op de afgesproken tijd zodat daarmee alle aankomsten en vertrekken van de bemanning geheel conform de planning waren verlopen! Er was besloten dat Bruin de afvaart van het schip geheel voor zijn rekening zou nemen zodat ik me nergens mee bemoeide en slechts als Haakvoor dienst deed. De afvaart op de achterspring ging geheel correct. Nu was de vaste spoorbrug die onmiddellijk na het afvaren gepasseerd moest worden 3,50 meter hoog en we hadden reeds op de eerste dag met de rolmaat de hoogte van ons schip met de mast omhoog vastgesteld op ongeveer 3,58 meter. Er ontstond zodoende grote schrik toen enige meters voor de brug ontdekt werd dat de voormast nog niet gestreken was. Renze holde naar voren om de mast te kantelen maar zag niet zo gauw hoe het mechaniek werkte en duwde het apparaat de verkeerde kant op. Ik was uiteraard wat later maar kende de juiste procedure. Bruin had inmiddels de boot vrijwel tot stilstand gebracht zodat we nog ruim op tijd waren om de mast te strijken. Bij het onder

Friesemerentocht

de brug door varen bleek echter dat er ruimte genoeg zou zijn geweest, ook met de mast omhoog. De opgegeven hoogte van een brug is klaarblijkelijk voor de zekerheid wat ruim gemeten. Het was in ieder geval een goede oefening. Voor ons lag opnieuw de lange smalle Schipsloot. De enige weg terug. Het was donderdagmorgen.

Oorspronkelijk waren we van plan die laatste dag, de boot moest om tien uur vrijdagmorgen in Lemmer worden ingeleverd, naar Sloten te varen en daar dicht in de buurt van ons vertrek- en eindpunt de nacht door te brengen. We voeren om te beginnen de Schipsloot weer uit. Zoals op de heenweg gebeurd was moesten we de brug halverwege zelf bedienen. Aan weerszijden van de brug waren daartoe schakelkastjes aangebracht



op de meerpalen die de doorvaart markeren. Renze en Bruin maakten een uitgebreide studie van de gebruiksaanwijzing, het schip was maar moeilijk rustig te houden in die positie en de brug weigerde open te gaan. Een aantal in ligstoelen gezeten plaatselijke bewoners, genietend van de vriendelijke ochtend-

zon, een bakje koffie en ons geklungel deed ons wat onverslaanbare raadgevingen toekomen maar pas toen een ons achterop varende schipper met een verbazend stemgeluid “Twee keer drukken!” riep werd het probleem duidelijk. De brug verhief zich daarop als vanzelf ten hemel en we konden er door. We hoefden de deur niet achter ons dicht te doen, daarvoor zorgde onze achtervolger hetgeen hij dan ook met stem en drukke gebaren duidelijk aankondigde.

Tenslotte voeren we over bakboord de Tjonger op en daaruit over stuurboord de Pier Christiaansloot in naar de Echtenerbrug. In de loop der dag was de wind aangewakkerd en donkere wolken kwamen opzetten. Bovendien was het dragen van een dikke trui al nodig geworden en het begon er naar uit te zien dat het daarbij niet zou blijven. De brug die toegang gaf tot het Tjeukemeer was vanaf 12 uur gesloten maar zou ieder ogenblik opengaan. Weer herhaalde zich een bekend verschijnsel, krampachtig probeerden we het schip met de kop in de wind en de stroom te houden terwijl allerlei kleine motor- en zeilscheepjes voor en achter langs manoeuvreerden met hetzelfde oogmerk. Toch nog onverwacht werd aan onze zijde groen licht gegeven, het kleine grut stortte zich hals over kop naar de smalle doorgang. Gretha was echter niet meer te houden en begon over stuurboord om te zwaaien. Het schip voer met toenemende snelheid op de wal af en ik wist niets beter te doen dan mee te sturen, gas te geven en een grote bocht in te zetten in de hoop op die manier recht voor de brug te komen en erdoor te varen. Maar helaas begreep de schipper van een achter me wachtend schip mijn bedoeling verkeerd. “O, hij gaat zeker terug, dan

Friesemerentocht

moet ik zorgen erbij te zijn!” en hij begon zich met grote vaart naar de nauwe doorgang te spoeden. Een aanvaring leek dichtbij maar gelukkig draaide de beducht naast en achter zich kijkende schipper wat af. Het ging nog net goed en achter hem voeren we onder de brug door. Renze had zijn vuurdoop ondergaan.

Het Tjeukemeer was als ondiep aangegeven op de kaart en er werd aangeraden precies tussen de bakens te blijven varen. Op het hoe en wat van die bakens had Dieuke zich inmiddels georiënteerd en met volharding werd getracht ons eveneens die kennis bij te brengen. Zonder vast te lopen haalden we de Follegasloot, de brug was 12 meter hoog dus daar konden we met gemak onderdoor. We staken de Grote Brekken dwars over en gingen de Kromme Ee in waar soms met enige moeite de met jonge mensen bemande zeilscheepjes ontweken moesten worden. Menig laverend vaartuig strandde in het riet langs de oever, niet alleen door de harde wind maar ook door de klaarblijkelijke onervarenheid van de in opleiding zijnde bemanningen. We staken het Brandermeer over en kwamen in de Woudsloot naar Sloten en meerden dicht bij dat dorpje af. Om even tot rust te komen en te beslissen wat we zouden doen: in Sloten de nacht doorbrengen of doorvaren naar Lemmer en daar maar verder te zien.

Er was slecht weer op komst, de weersverwachting was toeneemende harde wind, regen en onweer en aangezien het op dat moment nog redelijk te doen was besloten we diezelfde middag

nog naar Lemmer door te varen. We keerden dus terug en voeren de Ee of Boomsvaart in en moesten weer door de Rengersbrug heen die als gratis te boek staat maar waarop een bord hing waaruit bleek dat de doorvaart drie gulden zou kosten. Nu had ik Bruin al tevoren gezegd voor de zekerheid een rijksdaalder in zijn zak te steken, die kwam dus goed van pas maar de tolgaarder was er niet lekker mee toen ik omtrent die twee kwartjes tekort mijn excuus maakte. “Daar is de telefoon voor!” bromde hij dreigend. Even aarzelde ik om nog ergens langs de oever aan te meren om hem het ontbrekende bedrag te brengen maar met het oog op de toenemende wind zag ik daar maar van af.

Dieuke had inmiddels het loodsen van het schip geheel in handen genomen, het eindbestemming naderde en angstvallig speurde ze naar de groene boei die de ingang zou markeren naar dat water. “Daar is hij!” wees ze een schijnbare doorgang die mij echter geheel onbekend voor kwam. “Weet je het zeker?” vroeg ik twijfelend. Nogmaals werd de kaart geraadpleegd en ik draaide inmiddels een rondje. “Hier moet je in!” klonk het tenslotte beslist en Bruin noch Renze brachten daar iets tegen in. Nog steeds niet overtuigd voer ik naar binnen. Aan bakboord stond een bungalowachtig gebouw als een soort havenkantoor op de lage oever. Het was dan ook een komvormig haventje, mogelijk zelfs een particuliere, met slechts één toegang. Een fuik waaruit ontsnappen nauwelijks mogelijk leek. Even leek het er op dat we in het zicht van Tacoziyl zouden stranden maar omdat dit schip een rechtsdraaiende schroef

Friesemerentocht

had en de Ford dieselmotor de rest deed creëerde Bertha de kortste bocht over bakboord die in haar vermogen lag en ontsnapte zo haar dreigende ondergang. Even verderop vonden we de goede ingang naar Tacoziyl.

Met een minimum aan zelfvertrouwen voeren we ter hoogte van vertrekpunt Tacoziyl op zoek naar een landingsplaats. De brandstof tankplaats was bezet maar de steiger waaraan we de eerste nacht van deze vaartocht hadden doorgebracht was zo waar nog leeg. Maar op dezelfde wijze als toen was ook deze keer de toegang half versperd door het achtereind en het grote roer van een Skutsje enerzijds en de voorzijde van een groot jacht anderzijds. Daar moest ik tussendoor en vervolgens direct daarna afmeren. Renze stond voorop aanwijzingen te geven en zag met aanvankelijk afgrijzen hoe het roer op enige decimeters gemist werd en het schip daarna door de harde wind tegen de steiger aan dreef. Alsof het zo hoorde. Het was klokslag zes uur, we lagen op dezelfde plek als enige dagen daarvoor, moesten we nog een nacht hier doorbrengen? Wat lette ons om in te pakken en naar huis te rijden? Aldus werd besloten maar omdat de baas van het bedrijf aan de avondmaaltijd zat spraken we met hem af dat we in Lemmer zouden gaan eten, terugkomen en de zaken afhandelen. Zo kozen we uurtje later Het Hoekje als eetgelegenheid en bestelden een stevige maaltijd. Lemmer is een gezellig plaatsje. Renze heeft ons die avond naar Valkenburg gereden. We hadden een week achter de rug met vrijwel iedere dag mooi weer. Die avond was het weer radicaal omgeslagen. Maar de regen, storm en bliksem deerde ons niet. De Friese merentocht was voorbij.