



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 020 6022228
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Twede Penningmeester

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemeen Bestuurslid

Mark Fielden
Van Eeghenstraat 87-2
Amsterdam
T: 06-53843070
E: markfielden@gmail.com

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Geus-redacteuren:
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 06 489 12 602
Pieta van het Veld

Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi binnen: watergeuzen / watergeus
wifi buiten: wlk / watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl

(leden hebben een persoonlijke inlog)

Jaargang 92 nr.8
oktober 2018

DE OEGEEL

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

pag.

- 3** ***Van de redactie***
- 3** ***Van de bestuurstafel***
- 5** ***Officiële mededelingen***
- 5** ***Agenda***
- 5** ***In memoriam Harry Buhrman***
- 6** ***Oproep mooie verhalen***
- 7** ***Barbecue Vinkeveen***
- 9** ***De sifon onder het Amsterdam-Rijnkanaal***
- 13** ***GTL***
- 14** ***Tasten in het duister***
- 17** ***Pech?***

Van de redactie

Terwijl we bezig waren deze Geus op poten te zetten kwam ineens het bericht binnen van het overlijden van onze vroegere voorzitter en erelid Harry Buhrman. Peter heeft een mooi In memoriam over hem geschreven.

In “Van de bestuurstafel” kunt u weer een oproep aantreffen voor een praktische bijdrage van leden, en wel naar aanleiding van iets leuks voor de kinderen.

Afgelopen jaar zijn op alle drie de vestigingen veel werkzaamheden verricht. Dat had nooit kunnen gebeuren zonder de inzet van leden. Lees hier meer over in bovengenoemd stuk van onze voorzitter.

Ook de redactie vraagt om bijdragen van leden. In deze Geus is er een aantal te vinden. Twee vaarverhalen en een verslag van een gezellige barbecue in Vinkeveen. Laten we vooral zo doorgaan! Stuur bijdragen op, of neem contact op met de redactie. Hebt u iets geschreven? Wij zorgen altijd voor een rondje eindredactie. Er kan dus hier en daar een verandering aangebracht worden in een aangeleverd stuk. Als het over meer dan een detail gaat, wordt uiteraard altijd contact opgenomen met de schrijver.

In deze Geus verder nog een stuk over een nieuwe brandstof, GTL. En een vervolg op een stuk over de sifon onder het Amsterdam-Rijnkanaal, met prachtig beeldmateriaal.

Tot slot vragen we aandacht voor de agenda. Eerstvolgende punt daarop is de sluitingsborrel voor iedereen in de vereniging op 11 november, 13 uur in het clubhuis aan de Diemerzeedijk.

Pieta van het Veld, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Het seizoen zit er voor de meesten van ons weer op. De klussenlijst is klaar zodat we in het komende winterseizoen al die klusjes kunnen doen die in de afgelopen tijd een plekje op de lijst gekregen hebben. Bij mij valt het op dat een aantal klussen nooit van de lijst af komt. Soms is het meer een wens tot verbetering van het een of ander, maar soms is het zo'n rotklus dat je er 'even' niet toe komt. Afkrabben van x-lagen antifouling kan er zo maar een paar jaar opstaan. Maar vol goede moed beginnen we binnenkort aan het afwerken van de lijst. Doe dat wel op een veilige en verantwoorde manier. We zullen in het kader van milieu en veiligheid steeds scherper letten op activiteiten op onze terreinen en in de loods. Vóór alles wil ik voorkomen dat er ongelukken gebeuren.

De vereniging gaat in de winterstand. Symbolisch doen we dat dit jaar met een sluitingsborrel op zondag 11 november. Kom even langs en hoor de sterke verhalen aan van degenen die wilde wateravonturen beleefd hebben.

Behalve klussen aan de boten zijn we nog volop bezig met onderhoud aan de havens. In Vinkeveen wordt het parkeerterrein opgehoogd. Een grote klus waar veel handjes voor nodig zijn. Afhankelijk van de resultaten kijken we hoe we er volgend jaar mee verder gaan. Op de Diemerzeedijk komt langzaam een einde aan de grote klussen zoals het clubhuis, het dak van de loods en de steiger. Het interieur van het clubhuis heeft een complete gedaanteverwisseling ondergaan. Het is de moeite waard om het met een glas wijn in de hand tijdens de sluiting van het seizoen te bewonderen. En wat denkt u verder van de plannen van Job om voor de deur een strandje aan te leggen. U kunt dan volgend jaar kijken hoe kinderen met onze nieuwe clubscheepjes in de haven zeilen. We hebben inmiddels een optimist, een kano en nog twee jolletjes voor algemeen gebruik. Voor het opknappen en onderhoud zoeken we nog iemand die met de kinderen aan de slag wil.

En als u uw kinderen onder deskundige leiding zeilles wilt laten geven dan kan dat volgend jaar weer bij Het Y in Durgerdam.

In deze Geus vindt u ook de agenda voor de komende periode. Noteer de data zodat u niets hoeft te missen.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Opgezegd: P.J.Paul

Overleden: H.Buhrman

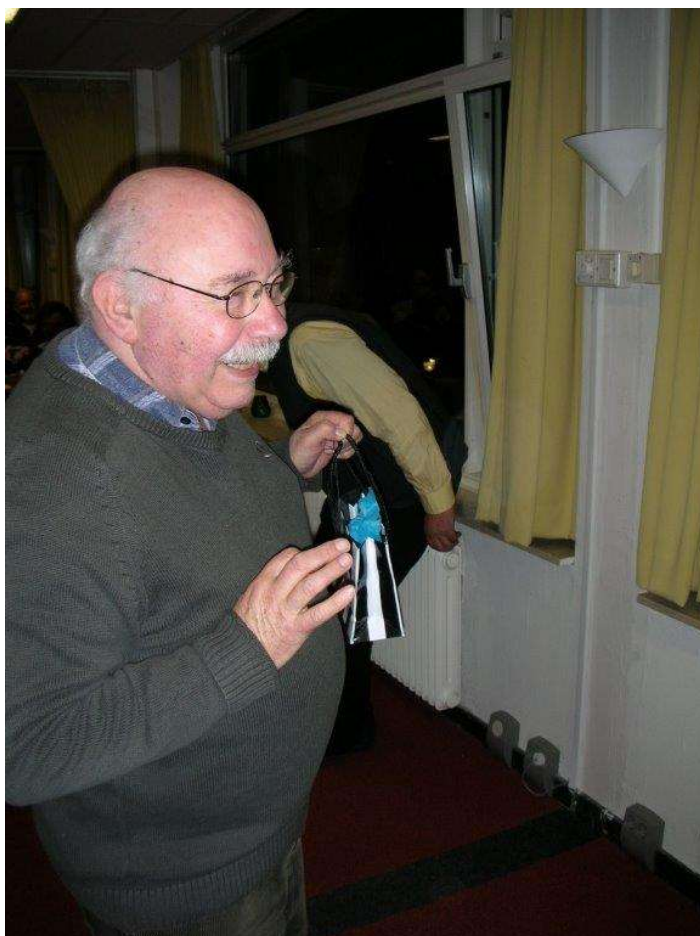
Agenda

Einde-seizoensborrel zondag 11 november, 13u00

Nieuwjaarsreceptie zondag 6 januari, 13u00

Algemene ledenvergadering woensdag 27 maart, 20u00

In memoriam Harry Buhrman



Harry Buhrman, oud-voorzitter en erelid van onze vereniging, is dinsdag 2 oktober op 86-jarige leeftijd overleden.

Harry heeft vele jaren een zeilboot gehad in Durgerdam en was 14 jaar onze voorzitter. Als zeiler heb ik hem niet veel mijlen zien maken, als voorzitter echter wel. Hij heeft in rustige en roerige tijden het roer van de vereniging stevig in handen gehad en ons langs klippen en ondieptes geloodst. Harry was een verenigingsmens in hart en ziel.

Harry Buhrman bij zijn aftreden als voorzitter, zeer in zijn nopjes met het cadeau (16 februari 2014; foto: René Duursma,)

Ik was jarenlang havencommissaris in Durgerdam en dat betekende dat ik regelmatig bij Harry uitleg kon geven over het reilen en zeilen in de haven. We bespraken de belangrijke dingen maar daarnaast was er altijd tijd

voor persoonlijke zaken. Hij was altijd geïnteresseerd in de mens. Harry was soms scherp van de tong maar altijd met een positieve inslag en respect.

Toen bleek dat Harry bij zijn nieuwjaarspeech een beetje in de menigte verdween werd een teakhouten bankje voor hem gemaakt. Jarenlang heeft Harry vanaf dat bankje ons toegesproken. Altijd met een lach en een grap.

Toen mijn Anneloes tot het bestuur toetrad kwam de zorgzame Harry voor ons in beeld. Hij haalde haar voor de vergadering thuis op en bracht haar aan het einde van de vergadering weer veilig thuis. Vele keren heb ik gemerkt dat hij diezelfde betrokkenheid en zorgzaamheid toonde bij leden die het moeilijk hadden.

Toen ik hem enkele maanden geleden opzocht bleek dat zijn betrokkenheid bij de vereniging nog groot was. Hij wist nog goed wat er in de vereniging speelde. Toen ik wegging kon hij het natuurlijk niet laten om nog een aantal raadgevingen mee te geven. Zo was Harry.

Hoewel Harry niet meer in staat was om op de vereniging te komen is zijn geest nog steeds aanwezig. Harry, we zullen je missen.

Peter Weesendorp

Oproep mooie verhalen

Dit is de oktober-Geus. Het vaarseizoen ligt achter ons. De herinneringen zijn nog vers: tijd om ze snel op te schrijven! Wie verblijdt de redactie en vooral de medeleden met een mooi verhaal of verhaaltje over de afgelopen zomer? Gewoon een stukje over iets moois, iets leuks, iets doms, een tip, een sfeerplaatje, ... Als het even kan met een plaatje erbij. Twee leden gingen je in deze Geus al voor. Stuur je bijdrage naar redactie@wsvde-watergeuzen.nl en we zorgen dat deze in één van de komende Geuzen wordt geplaatst.

Barbecue Vinkeveen



Als afsluiting van het zomerseizoen had onze havenmeester Rinus van den Berg de Vinkeveense Watergeuzen uitgenodigd voor een barbecue op zondag, 2 september j.l. Nu was het er nog mooi weer voor.

Rond 3 uur 's middags kwamen rond de 28 'ouwe getrouwe' geuzen voor het clubgebouw bijeen. Er werd gekletst en gelachen onder het genot van drank en lekkere hapjes. En daarna ontpopte de havenmeester zich als een voortreffelijke, bijna professionele kok. Aan alles was gedacht en heel veel had hij thuis al voorbereid. Gebakken aardappelpartjes, gebakken uiringen en heerlijke pindasaus en salade. Het vuur ging aan en daar kwamen de perfect gebakken hamburgers, drumsticks, heerlijke gemarineerde lamskoteletjes en satees onze kant op.



Als 'huisvader van zijn grote gezin' verzorgde en bediende Rinus ons. Zo rond half zeven begon het wat af te koelen en waren de buiken rond. Echt Rinus, één groot woord van dank voor deze gezellige happening.

Mogen we zeggen: Dit houden we erin !?!

Cate Schenk

De sifon onder het Amsterdam-Rijnkanaal

Als reactie op mijn stukje over de leeuwen aan het Amsterdam-Rijnkanaal, bij de *sifon* die onder het kanaal doorloopt, stuurde Wanda Koch mij een foto van een oude schoolplaat waarop het bovengrondse deel van de oude sifon (onder het vroegere Merwedekanaal, voorloper van het Amsterdam-Rijnkanaal) te zien is.



Merwede-kanaal en IJ bij Amsterdam.

De schoolplaat (uit ongeveer 1920) is te bewonderen bij onze burens, watersportvereniging Bovendiep. Een intrigerende plaat, maar wat is er eigenlijk op te zien? Ik werd nieuwsgierig en probeerde er wat meer over te weten te komen.

Om te beginnen: wat is een sifon nou eigenlijk? Het Nederlandse synoniem *onderleider* geeft het aardig weer: het is een soort van ondergronds aquaduct waardoor water onder een andere waterweg door wordt gepompt. In ons geval is het doel het spuien van de Amsterdamse grachten. Vroeger, voordat het Merwedekanaal er was, gebeurde dat direct op het IJ-meer, via het Lozingskanaal. Maar het Merwedekanaal zou dat onmogelijk maken, vandaar dat in de plannen voor het Merwedekanaal een sifon werd opgenomen.

Het bovenschrift van onderstaande foto: “Syphon tot lozing van stads water van Amsterdam – 15 september 1891” geeft aan dat de afvoer (spuien) nog steeds richting IJ-meer plaatsvond. De stenen leeuw in het plaatje daarna, één van de vier bewakers van de sifon (zie het artikeltje in de vorige Geus), is toch wel wat mooier en indrukwekkender dan de huidige gegoten exemplaren!



“Syphon Merwedekanaal nabij Zeeburg tot lozing van stadswater van Amsterdam; gezicht op het binnensyphonhoofd, genomen vanaf het buitenhoofd (1891)”

Vandaag de dag wordt het water afgevoerd via het Noord-Zeekanaal en uiteindelijk IJmuiden. Ook het omgekeerde kan nog voorkomen: bij hoge waterstand op het Noord-Zeekanaal, bijvoorbeeld door grote regenval, kan overtollig water van Amsterdam en Amstelland worden afgevoerd naar het IJ-meer. Sinds 1975, toen Gemaal IJmuiden in gebruik werd genomen, komt dat echter niet vaak meer voor.

De sifon is uitgevoerd als sluis: met schuiven aan weerszijden van het kanaal. Deze zijn ondergebracht in de welbekende *schuivenhuisjes*, waar we allemaal regelmatig langsvaren. Hier vindt de bediening van de sifon plaats.

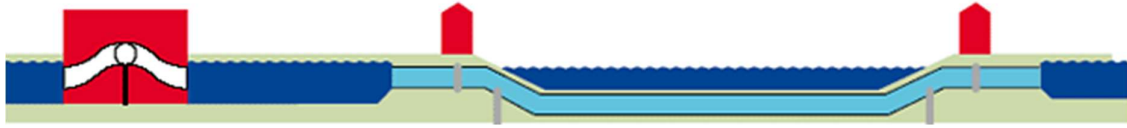


Eén van de vier stenen leeuwen bij de sifon aan het Merwedekanaal



Schuivenhuisjes sifon langs Amsterdam-Rijnkanaal

Het plaatje hieronder geeft een schematisch weergave: in rood het gemaal (Gemaal Zeeburg) en de schuivenhuisjes; in donkerblauw (v.l.n.r.) het Lozingskanaal, de voorboezem, het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJ-meer, in lichtblauw de sifon. Aan het eind van de voorboezem bevindt zich Sluis Zeeburg, die meestal openstaat.



Schematische weergave sifon met gemaal Zeeburg en schuivenhuisjes

De oude sifon onder het Merwedekanaal (twaalf stalen buizen) moest worden vervangen toen het Merwedekanaal werd verdiept en verbreed tot Amsterdam-Rijnkanaal. In 2006 werd de inmiddels versleten sifon nogmaals vervangen. In het volgende plaatje zien we hoe die sifon op zijn plaats wordt gevaren voor het afzinken.



Afzinken sifon (9 september 2006)

De sifon bestaat uit drie stalen buizen met een diameter van 3,6 m en een lengte van 110 m. Met hun U-vorm zijn ze eigenlijk niet zoveel anders dan de sifons die we kennen uit onze gootsteenkastjes!

Leo Wiegerink

Bronnen

De informatie en de illustraties uit dit artikeltje, behalve die van de schoolplaat, heb ik ontleend aan de volgende bronnen:

<http://www.zeeburgerdijk-oost.nl/zbd0/sifon.htm>

https://nl.wikipedia.org/wiki/Sifon_van_het_Merwedekanaal

http://www.gemalen.nl/gemaal_detail.asp?gem_id=295

<https://hart.amsterdam/nl/page/117887/de-leeuwen-van-zeeburg>

GTL



De meeste Watergeuzen zullen wel op diesel varen, schat ik zo in, maar ik ben benieuwd of er al leden zijn die zijn overstapt op GTL, ofwel Gas To Liquid. GTL is een vorm van vloeibaar gemaakt aardgas. Het geeft een schonere verbranding dan diesel en brengt daardoor minder stikstofdioxiden, roetdeeltjes en fijnstof in de lucht. De motor zou er rustiger door lopen en zelf ook minder vuil worden. Zijn dit terechte claims, heeft het zin om over te stappen?

Wij hebben met ons sleepbootje Maria vorig jaar een start gemaakt met de overstap en dit seizoen hebben we uiteindelijk bijna 100% GTL gevaren. Overstappen is makkelijk, omdat je GTL en diesel gewoon kunt mengen, zonder aanpassingen aan de motor. Onze indruk is dat de motor inderdaad rustiger en schoner loopt. Vroeger wilde hij nogal eens eens flink roken, maar dat lijkt een stuk minder. Alleen als we te hard door ondiep water varen, willen we nog wel eens ouderwetse rookpluim produceren. Of als we te hard varen bij een nog koude motor. Zoals gezegd: het gaat om een indruk, we hebben geen harde metingen. Maar we gaan er zeker mee door, gesterkt door wat we er zo hier en daar over gehoord en gelezen hebben.

Een punt van overweging is ook nog dat in GTL geen biodiesel is bijgemengd, waardoor er veel minder kans is op bacteriegroei.

Wie overweegt naar GTL over te stappen, moet er rekening mee houden dat GTL zo'n 10 procent duurder is dan diesel. Maar aannemelijk is dat de motor zuiniger loopt en minder slijt, zodat u het verschil misschien wel weer terugverdient. Verder moet u er rekening mee houden dat GTL voor de watersport ('witte GTL') beperkt verkrijgbaar is: in heel Nederland op nog maar zo'n 20 adressen. Gelukkig ook aan het IJ, bij bunkerstation Reinplus-vanWoerden bij de Oranjewerf aan de Noordkant van het IJ, nabij de Oranjesluizen. Kleine boten moeten aan de achterkant zijn, dus even achterom varen. Zie verder het documentje *GTL – tanken aan het*

water.pdf (zie onder). Wel even bellen tevoren, dan weet u zeker dat u niet voor niets komt.

De productie van GTL is gebaseerd op een techniek die al uit de eerste wereldoorlog dateert. In Qatar heeft Shell sinds 2012 een enorme fabriek in bedrijf die het daar gewonnen aardgas omzet in GTL. Die omzetting is een beetje vergelijkbaar met de manier waarop houtskool uit hout wordt geproduceerd: een vorm van onvolledige verbranding. Dat roept wel vragen op of de productie- en verbruisketen als geheel zuiniger en schoner is dan die van diesel. Ik heb daar niets over kunnen vinden.

Dat de verspreiding nog niet echt van de grond gekomen is, schijnt vooral te komen doordat er hoge investeringen voor nodig zijn: de gebruikers kunnen GTL gewoon in hun dieseltank gooien, maar de leveranciers hebben dubbele systemen nodig.

Leo Wiegerink

Meer weten?

Productieproces: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Fischer-Tropschbrandstoffen>.

Lijst van leveranciers: https://www.zeilen.nl/app/uploads/2017/11/GTL-tanken-aan-het-water_20170724.pdf.

Ervaringen van gebruikers: <https://www.motorboot.com/techniek/uw-ervaringen-met-gtl/>.

Tasten in het duister

Nachtvaart vraagt wel wat van je navigatiekunsten en nachtelijk gezichtsvermogen, daarmee vertel ik niets nieuws. Afgelopen augustus voer ik nog wat rond op het Wad. Dit jaar hadden we steeds vaarvakanties van een week of twee gehouden en ver oostelijk waren we nog niet gekomen. Dus wilde ik graag nog even wat Duits Wad proeven. Nadat mijn vrouw in Harlingen van boord was gegaan om zich met andere zaken dan varen bezig te houden, kreeg ik mijn kans.



Op de voorgrond Greetsiel met rechts de jachthaven; bovenaan de sluis die met het Wad verbindt (bron: greetsiel.org)

Mijn broer zou over een aantal dagen vijf dagen meevaren en ik ‘bestelde’ hem in Delfzijl. Ik had voldoende tijd om (solo) over het Wad die kant op te scharrelen en op een maandag begin van de middag stapte hij aan boord. We gooiden gelijk los om rond de hoogwaterkentering de Eems op te varen richting Greetsiel. Nu zit tussen de Eems en Greetsiel nog het wantij van de Osterems, dus we hadden wel een beetje haast om daar nog overheen te komen voor het water weg was. Ik had berekend dat er drie uur na HW te Delfzijl nog voldoende water stond. Met een afstand tot het wantij van 15 mijl zou 5 knopen voldoende moeten zijn om het te halen. Het zou leuk zijn geweest als de wind dat ook wist, maar het was buiig weer, onweerachtig zelfs, met een erg variabel windje. Wel bezeild trouwens. Met soms wat bijstomen, reven en weer ontreven kwamen we keurig over het wantij heen en we hadden tegen 6 uur ’s avonds nog net genoeg water om ook de geul naar de sluis van de Leybucht – het vaarwater naar Greetsiel – door te komen. Keurig rond etenstijd meerden we af bij de sluis. Deze sluis wordt alleen bediend van 4 uur vóór tot 3 uur ná HW, dus er brandde veel rood licht, maar we wisten dat we dat konden verwachten. Het volgende HW zou ’s nachts om 2:30 zijn en als de tijden klopten zou rond 23 uur de sluis weer bediend worden. Niet dat er ook maar ergens informatie stond over de bedieningstijden, maar de sluis is er primair voor de Greetsieler vissersvloot (die er weer primair voor de toeristen is), dus zo’n nachtelijke bediening leek ons best waarschijnlijk.



Een viskotter is van de sluis onderweg naar Greetsiel, aan de hekgolven is te zien hoe ondiep de oevers zijn.

En zowaar, om kwart voor 11 gingen plotseling de deuren open en stoomde de eerste viskotter naar buiten. Gelijk de sluis opgeroepen natuurlijk, maar die wilde eerst nog wat vissers naar buiten schutten en dan mochten wij. Om kwart over 11 voeren we het beschutte vaarwater naar Greetsiel op, nog een klein uurtje stomen en we konden afmeren in de jachthaven. Alleen.... het regende nog steeds en het was stikdonker. Wie wel eens overdag naar Greetsiel heeft gevaren weet dat de geul tussen twee hoge dijken weliswaar breed is, maar de vaargeul smal. Die is kronkelig, keurig beprikte weliswaar, maar onverlicht. Eerst konden we ons nog een beetje oriënteren op naar de sluis varende kotters, maar al gauw tastten we volledig in het duister. Ik heb met Navionics op mijn smartphone nog enig houvast, maar Navionics gaf slechts de vaste oevers aan, niet de veel smallere beprikte vaargeul. Mijn broer stond voorop te schijnen met mijn helaas te zwakke zaklantaarn en riep of ik naar stuurboord of bakboord moest, tenminste als hij een prik had weten te vangen in het toch zwakke schijnsel.

Achter het roer werd ik behoorlijk verblind door het schermpje op mijn smartphone (ik wist zo gauw niet hoe je die op nachtstand kon zetten). Het echolood bood enig houvast, maar zodra je aan bak- of stuurboord de prikkenlijn passeerde liep de geulrand steil op tot er hooguit een halve meter water resteerde. Dus meestal was het "Bakboord! hard bakboord!": boem! Met een redelijke klap lagen we dan stil tegen de gelukkig nogal harde geulrand. Achteruitslaan, midden van het vaarwater opzoeken, dat

ging nog wel op de navigatie-app en weer verder; dat ging soms best een tijdje goed en dan ineens weer “boem”. Herhaling van het voorgaande. Maar langzamerhand raakten we toch ingespeeld en werd het ondiepe deel buiten de geul ook smaller, zodat je beter aan de vaste oevers kon zien (voorzover zichtbaar in het duister) of je in het midden voer. Het bleef stikdonker. Enfin, dat uurtje varen vanaf de sluis hadden we wel nodig, ook al omdat vol gas varen als je elk moment op een geulrand kan stuiten ons niet zo'n goed idee leek. Maar goed, uiteindelijk doemden er lichtjes op en konden we in het donker in het jachthaventje zowaar nog een vrije box vinden. Nog even een borrel en dan, tegen één uur plat. De volgende dag toeristje spelen in Greetsiel.

Eilard Jacobs

Pech?



Deze vaarzomer was een pechzomer voor ons en onze sleepboot Maria. Na een fantastische tocht van een uurtje of acht over de Randmeren – het weer was uitermate rustig en de zon scheen af en toe van achter een wolk, heel fijn na al die hitte – kwamen we aan bij Elburg. Na anderhalve dag rust gingen we verder: via de IJsseldelta en het Ganzendiep zouden we de kop van Overijssel binnenvaren. Helaas, op zoek naar de ingang van het sluisje aan het begin van het Ganzendiep raakten we - nog in de vaargeul! - wat keien en weldra bleek dat de oude gietijzeren schroef kapot was. De lage waterstand was ons fataal geworden. Op eigen – halve – kracht bereikten

we het fijne haventje Bovendiep in Kampen, ons welbekend van eerdere tochten in dit gebied. We namen contact op met onze verzekeraar de EOC en de volgende dag werden we door een grote visserssloep uit Genemuiden (van de laatst overgebleven visser aldaar!) naar de werf van de familie Geertman in Zwartsluis gesleept. Daar bleek dat we een week zouden moeten wachten op een nieuwe schroef. Eerste vraag van de werfbaas was: “Heb je een reserveschroef bij je?” Nee dus. Zo kwam het dat wij een week fietsend doorbrachten in de prachtige omgeving van Sint Jansklooster, Blokzijl en Giethoorn.

Sint Jansklooster had een verrassing voor ons: vanuit het bezoekerscentrum van Natuurmonumenten was er een prachtige tocht over de Beulakerwijde mogelijk, met een excursie naar een grote eendenkooi. Op een andere dag zijn we met de Ecoliner van Sint Jansklooster naar Blokzijl gevaren. In allebei de gevallen hebben we veel geleerd over de veenwinning, het ontstaan van de Beulakerwijde, het verdwijnen van het dorpje Beulaeke door de stormvloed van 1776 en de reden waarom er nu, vlakbij de eilandjes die daar liggen, een monument midden in het meer staat: een verbeelding van de verzonken kerktoren van Beulaeke.

De Wieden, wat een prachtig gebied! We waren er al een paar keer doorheen gevaren, door de Arembergergracht, en steeds verzucht dat we er toch eens wat meer moesten gaan rondkijken. Nou, dat hebben we nu gedaan. Overigens geldt hier: hoe minder diepgang, hoe mooiere tochten je kunt maken!

Op de terugweg vanuit Grou naar Zwartsluis voeren we via het kanaal Steenwijk-Ossenzijl. Ook daar was het prachtig, langs de rand van De Weerribben. Veel mooie ligplaatsen daar, en de mogelijkheid om het gebied in te fietsen.



Met Natuurmonumenten over de Wieden

Nou had die schroef niet echt kapot hoeven gaan, alhoewel we wel veel lekkerder varen met de nieuwe, trouwens. Maar het weekje fietsen was verrijkend. We hebben een heel mooi vaargebied ook van een andere kant leren kennen.

Pieta van het Veld