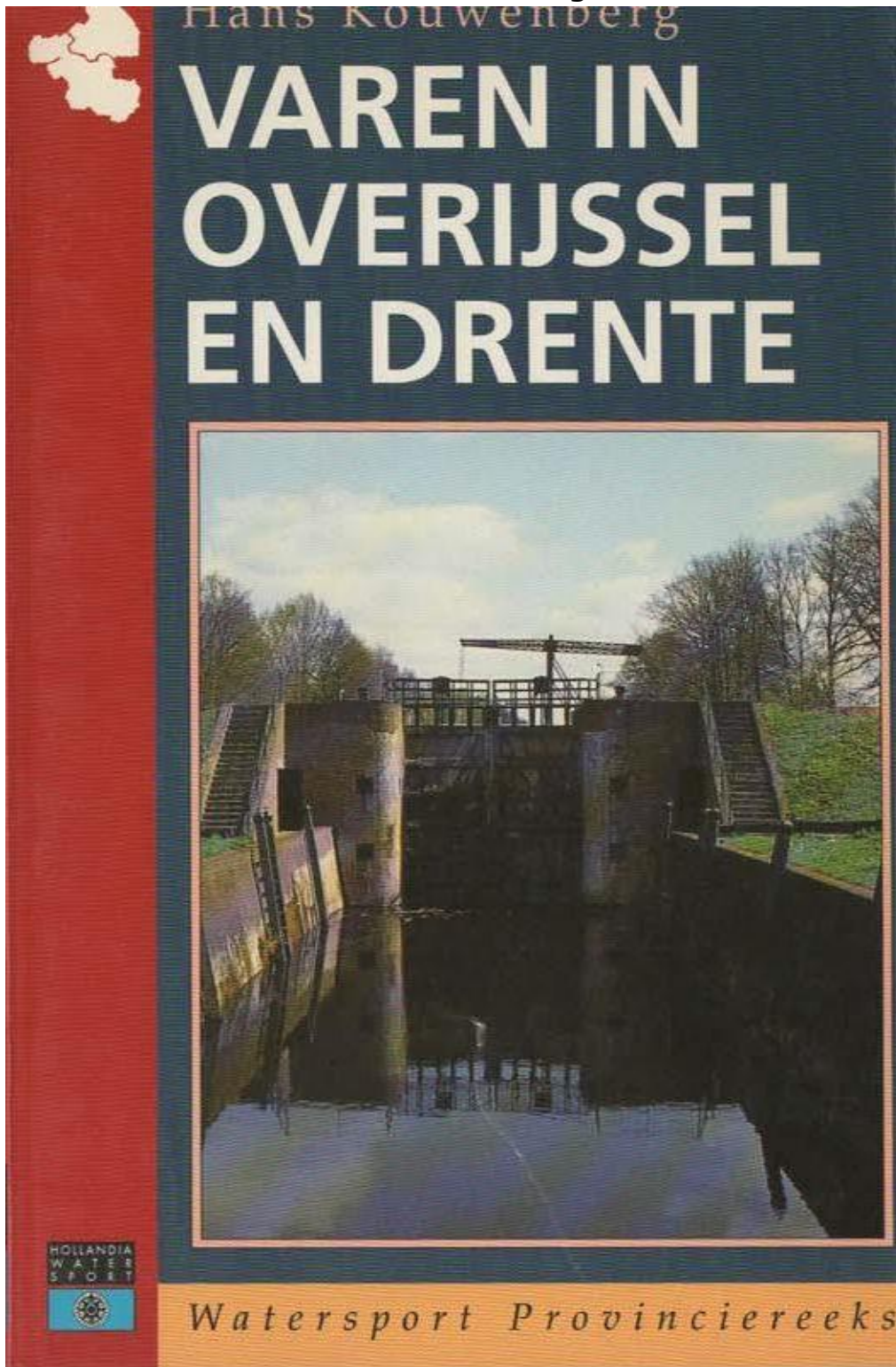


VAREN IN OVERIJSSSEL EN DRENTHE

Hans Kouwenberg

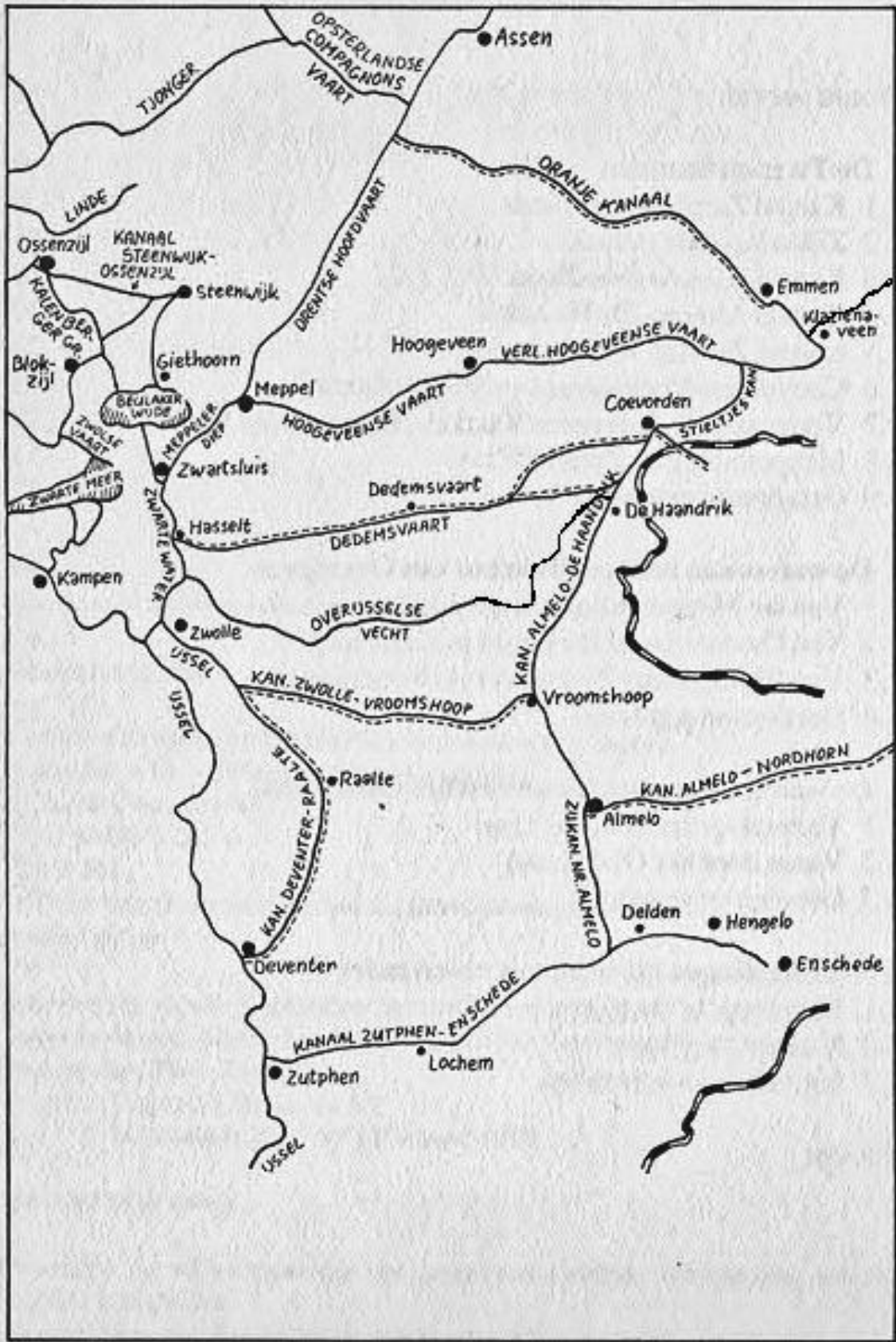


HOLLANDIA
WATER
SPORT

Watersport Provinciereeks

Inhoud

Woord vooraf	4
1 De Twentse kanalen	5
1.1 Kanaal Zutphen-Enschede	5
1.2 Zijkanaal naar Almelo	9
1.3 Kanaal Almelo-Nordhorn	11
1.4 Kanaal Almelo-De Haandrik	17
1.5 Kanaal Zwolle-Vroomshoop	19
1.6 Coevorden-Vechtkanaal en Stieltjeskanaal	20
1.7 Verlengde Hoogeveense Vaart en Hoogeveense Vaart	27
1.8 Meppelerdiep en Zwarte Water	33
2 De wateren in het noordwesten van Overijssel	45
2.1 Van het Meppelerdiep naar de Linde	46
2.2 Van Ossenzijl naar Blokzijl via Kalenberg	49
2.3 Van Blokzijl naar Zwartsluis via Ronduite	51
3 De vaarten door het Nieuwe en het Oude Land	54
3.1 Varen door het Nieuwe Land	55
3.2 Varen door het Oude Land	60
4 Van die dingen die iedereen weten moet	63
4.1 Regels op de Overijsselse en Drentse wateren	63
4.2 Kaarten en gidsen	63
4.3 Uitrusting en voorraden	65
Tot slot	69



Woord vooraf

Hoewel de provincies Overijssel en Drenthe, gerekend in strekkende kilometers, veel minder vaarwegen bevatten dan veel andere provincies in ons land, leent deze streek zich toch uitstekend voor tochten per schip. De uit de nabije historie overgeërfde (en gelukkig nog grotendeels bruikbare) vervoersmogelijkheden over water bestrijken in grote vierkanten het leeuwendeel van het oppervlak van de provincies Overijssel en Drenthe, daarbij het noorden van Gelderland soms doorsnijdend. Met uitzondering van het noordwesten van Overijssel en enkele doorgaande routes door Drenthe (waar de toerwatersport inmiddels een duidelijke eigen plaats veroverd heeft) is pleziervaart in deze streek nog een verschijnsel in opkomst.

Dat het juist daardoor aangenaam is om met een scheepje door de wateren van deze provincies te toeren, zal vooral diegenen aanspreken, die geleidelijk aan de drukke watersportcentra zijn gaan ontvluchten. Ikzelf hoor zeker bij die categorie, en de reis door deze oostelijke provincies was voor mij dan ook een onvergetelijke ervaring.

In dit boekje is een drietal tochten beschreven: een door het restant van de Overijsselsche Kanalen, zoals het vierkant Zwolle-Deventer-Zutphen-Enschede-Almelo-Vroomshoop-Zwolle vroeger heette. Omdat de verbinding Almelo-Zwolle al tientallen jaren buiten gebruik is, voert de laatste zijde van ons vierkant over de noordelijker gelegen route Coevorden-Hoogeveen-Meppel-Zwartsluis terug naar Zwolle.

De tweede route bestrijkt het Mekka van de kleine watersport in het noordwesten van Overijssel: plaatsen als Giethoorn, Steenwijk, Kalenberg, Blokzijl en Vollenhove worden daarbij gepasseerd.

De derde en laatste route voert door het Nieuwe Land van de Noordoostpolder, door Zwolsevaart, Lemstervaart en Urkervaart en over het IJsselmeer en het Ketelmeer terug naar wat men kan beschouwen als het absolute tegendeel van de vaarten van het Nieuwe Land: de zuidelijke ingang van de Drentse Hoofdvaart. Deze historische waterverbinding vormt samen met de Opsterlandse Compagnonsvaart de enig resterende doorgaande kleine vaarroute van wat eens een heel netwerk van soortgelijke vaarten was.

De verschillen tussen deze drie routes zijn bijna schokkend: de verscheidenheid en de afwisseling zijn zo groot, dat men zich de ene keer in een totaal ander land waant dan de andere. Dat het Varen door Overijssel en Drenthe borg staat voor avontuur, natuurschoon en verbazing, mag u dan ook voor vaststaand aannemen.

Ik wens u bij het lezen, en eventueel bij het zelf varen van deze routes, veel plezier.

1 De Twentse kanalen

1.1 Kanaal Zutphen-Enschede

Deze eerste vaartocht door Overijssel laten we beginnen in Zutphen, de stad aan de Gelderse IJssel waar de aansluiting op de Overijsselse kanalen in de rivier uitkomt. De IJssel zelf is al beschreven in het boekje Varen in Utrecht, Gelderland en Flevoland uit deze zelfde reeks. De rivier vormt de meest voor de hand liggende aanvaarroute naar de wateren in Overijssel. Met uitzondering van degenen die vanuit de twee noordelijke provincies komen, zal iedereen een stukje IJssel moeten bevaren om de hier beschreven vaarwegen te bereiken. Wij kwamen vanuit het zuiden aanvaren, en zijn dus in Zutphen begonnen aan deze tocht.

Zutphen is een heel oude stad. Al in 1127 was het de hoofdstad van het graafschap Zutphen, en al voor 1200 had de stad stadsrechten. In de tijd van de Hanze, het verbond van Duitse en Noord-Europese handelssteden, speelde Zutphen een vooraanstaande rol. De oude stadsmuren maakten de stad, die midden in een zeer moerassig gebied lag, goed verdedigbaar, maar desondanks is Zutphen een aantal malen door vreemde mogendheden overheerst; Spanjaarden en Fransen hebben er de scepter gezwaaid.

De naam van de stad schijnt zijn oorsprong te vinden in een verbastering van 'Zuid-veen', waar de ligging te midden van het venige en vochtige Berkelgebied debet aan is. De Berkel was al vroeg een belangrijke vervoersgelegenheid, en in de stad is de Berkelpoort nog te zien, de oude waterpoort, op de plaats waar het riviertje de ommuurde stad binnenkomt.

In het oude centrum van Zutphen bevinden zich veel middeleeuwse gebouwen en kerken. Men kan er de Sint-Walburgskerk bezichtigen aan het 's-Gravenhof, evenals het stadhuis dat uit de vijftiende eeuw dateert. De Drogenapstoren is een van de oude stadspoorten van Zutphen. Op de Zaadmarkt kan men geen zaad meer kopen, maar wel de weekmarkt bezoeken die hier nog altijd gehouden wordt. Twee musea telt Zutphen: het Stedelijk Museum en het Museum Henriette Polak. Maar ook voor wie alleen maar een middagje door de stad wil slenteren is Zutphen een prima plaats: het voetgangersgebied in de oude stad maakt een prettige wandel- of winkeltocht tot een ontspannen tijdverdrijf.

Net benoorden Zutphen, nog voorbij de industriehavens van deze plaats, staan de rood-witte en groen-witte palen die de invaart naar het Kanaal Zutphen-Enschede vanaf de Gelderse IJssel markeren. In een brede kom kan men met een behoorlijke vaart de IJssel verlaten, dit om de sterke stroom op die rivier niet meester van het schip te laten worden. Zodra men de vaart uit zijn schip heeft kunnen halen, wordt de kom smaller en vaart men tussen hoge dijken de eerste anderhalve kilometer van het kanaal, tot aan de voorsluis van Eefde.

Een voorsluis is een voorhaven van een sluis die zelf ook van een sluisdeur is voorzien. Bij extreem hoog- of laagwater op de rivier heeft men zo de mogelijkheid het schutten in twee trappen te laten verlopen: eerst schut men een schip met behulp van de voorsluis naar het normale niveau, vervolgens met de feitelijke sluis naar het niveau van het eerste hogere kanaalpand. Zo ook hier in Eefde, waar bij onze passage de waterstand echter alleszins normaal was, zodat wij zonder verdere ingewikkeldheden de sluis van Eefde konden binnen varen.

Er wordt momenteel bij Eefde een tweede, nieuwe sluiskolk naast (en ten Noorden van) de oude kolk gebouwd. Die nieuwe kolk krijgt een lagere sluisdrempel, waardoor bij de nieuwe kolk het gebruik van een voorsluis niet meer nodig zal zijn. Voor de oude kolk blijft de voorsluis echter in gebruik.

In de sluizen op dit kanaal gaat men vele meters omhoog of omlaag (afhankelijk van de richting waarin men het kanaal bevaart). Omdat de sluizen geen meestijgende of -dalende bolders hebben, en de kolken van het schutten behoorlijk sterk zijn, is het zaak tijdens het schutten steeds de lijnen over te zetten tot men op het andere niveau is aanbeland.

Naast de sluis in Eefde is een overloop voor het hogere kanaalpand gebouwd, waarin ook de monding van het afleidingskanaal van de Berkel uitmondt, zodat een grote hoeveelheid water zich in de voorhaven van de sluis stort. Last heeft men daar overigens niet van, de stroom en de afbuigingen zijn niet merkbaar voor wie de sluiskolk invaart.

Zodra men het niveau van het hogere kanaalpand heeft bereikt, kijkt men uit over de karakteristieke kaarsrechte lijnen van het kanaal Zutphen-Enschede. De twee oevers, die een dikke veertig meter uit elkaar liggen, zijn op sommige plaatsen moeilijk te bereiken, en aanmeren kan men bijna nergens omdat dat de doorgaande scheepvaart te veel zou hinderen en men door de zuiging van een passerend schip vermoedelijk losgetrokken zou worden.

Af en toe kruist een hoge vaste brug het kanaal. De namen staan erop, zodat men zich gemakkelijk kan oriënteren. Op de oevers van het kanaal is het landschap typisch Twents: boerderijen met grote schuren te midden van stukjes bos en kleine weilanden. Een kennelijk oeroud landschap dat tot op de dag van vandaag zijn charme heeft behouden.

Alleen als men voorbij de steden en dorpen vaart (zoals Lochem en Goor) verandert het landschap: bomen en weiden maken plaats voor industriecomplexen en silo's, meestal met grote loskaden ervoor, waaraan altijd wel een of twee binnenvaartschepen liggen afgemeerd, sommige net zo groot als de sluiskolk.

De neiging om schepen die een bepaald vaargebied bedienen te bouwen in een formaat dat vrijwel gelijk is aan de afmetingen van de kleinste sluis in zo'n gebied, is heel algemeen. Overal in Europa treft men schepen aan die speciaal zijn ontworpen voor het bevaren van bepaalde trajecten. De 'spits', die enkele

centimeters korter is dan de standaardlengte van de sluizen in Frankrijk en Zuid-België, de 'kempenaar', die precies de kanalen in de Nederlandse en Belgische Kempen kan bevaren, en de scheepstypen die zelfs bekendstaan onder namen van de vaarwegen waarvoor ze gebouwd zijn, het Dortmund-Eemskanaal-schip, het Rijn-Hernekanaalschip en het rijnschip zijn voorbeelden van het streven op een bepaalde route een zo groot mogelijke tonnage mee te kunnen nemen. Ook de klasse-indeling van vaarwegen is op deze formaten gebaseerd. Klasse I is voor de spitsen, klasse II voor de kempenaars, enzovoort. Alleen de vaarwegen van klasse 0 zijn niet gedefinieerd voor wat betreft hun afmetingen, hoewel in het verleden ook in die vaarwegen specifieke scheepstypen voeren: denk maar eens aan de 'Hagenaars', gebouwd op de laagste brug in Den Haag, de 'Katwijkers', de Groninger Tjalk en soortgelijke typenamen. Dat in vroeger jaren een sluislengte van circa 26 meter gebruikelijk was, kan men dan ook afleiden uit het grote aantal kleinere beroepsschepen met een lengte van ongeveer 25 meter. Maar goed, het Twentekanaal is een moderne vaarweg, en heeft dus onvergelijkbaar veel grotere sluisafmetingen.

Na de sluis van Eefde is het gehele kanaal overigens sluis-loos tot aan de afsplitsing van het Zijkanaal naar Almelo. Het kanaal voert door een afwisselend landschap: nu eens bossen, dan weer landerijen en weidegronden, alles in de rustige sfeer van een typisch agrarische omgeving. Wie op rust en stilte is gesteld zal het kanaal zeker op prijs stellen. Disco's, winkelcentra en andere vormen van mondain vermaak hoeft men er niet te zoeken, en de enige plaatsen waar men redelijk kan aanleggen, Lochem en Goor, zijn ook al geen voorbeelden van kosmopolitisch vermaak. Maar wie bijvoorbeeld van wandelen of fietsen houdt, zal in de omgeving van het kanaal veel fraais vinden, waarbij het vrijwel volledig ontbreken van snelwegen en drukte een verademing zal zijn in vergelijking met het altijd zo rumoerige westen van het land. Vóór Lochem zijn er voor kleine scheepjes nog een paar aanlegplaatsen, twee in speciale kleine haventjes en één in een voormalige zwaikom, maar na Lochem is het gedaan met afmeergelegenheden, of het moet op de wachtplaatsen van de sluizen zijn.

Onmiddellijk voorbij de afsplitsing van het Zijkanaal naar Almelo stuit men op sluis Delden, even hoog als die in Eefde, en van een vergelijkbaar principe: hefdeuren die een kolk met een verval van een dikke zeven meter begrenzen. Passage geschiedt doorgaans vlot, en al enkele kilometers voorbij de sluis vaart men door de bebouwde kom van Hengelo, waar een aantal zijhavens van het kanaal aftakt, voor de plaatselijke industrie.

Na sluis Hengelo, de laatste van dit kanaal, bereikt men enkele kilometers verder de stad Enschede. Hier loopt het kanaal voorlopig dood in de havens, twee in getal, die parallel aan elkaar de laatste honderden meters vaarwater vormen. Helemaal achter in de havenbekkens vindt men de enige mogelijkheid voor kleine schepen om af te meren die oostelijker ligt dan Lochem; het maakt wel duidelijk, dat het

Kanaal Zutphen-Enschede er níet voor de pleziervaart is...

Dat dit doodlopende kanaal in de toekomst wellicht uitgebouwd kan gaan worden, is te danken aan de Duitse eenwording in 1990. Ten gevolge daarvan is in Duitsland het oost-west-scheepvaartverkeer enorm toegenomen. Voor het grootste deel verloopt dat verkeer via het Mittellandkanaal, dat aan het begin van deze eeuw werd gebouwd om een rechtstreekse vaarverbinding tot stand te brengen tussen de industriegebieden in het Ruhrgebied, in de buurt van Osnabrück, rond Hannover, Magdeburg en Berlijn. Het kanaal loopt dan ook vrijwel pal west-oost van Osnabrück (waar het op het Dortmund-Eemskanaal aansluit) naar Berlijn. En het toeval wil, dat het op ongeveer dezelfde geografische breedte ligt als het Kanaal Zutphen-Enschede, en bovendien van dezelfde afmetingen is. De conclusie van de belangenbehartigers voor de binnenvaart is dan ook dat het ontbrekende stuk kanaal tussen Enschede en Osnabrück zo snel mogelijk gebouwd moet worden, zodat er een tweede grootschalige verbinding tot stand komt tussen Nederland en Duitsland. Wanneer dit plan werkelijkheid wordt, is nu nog niet te voorspellen, maar waarschijnlijk zal het er wel ooit van komen. Of het kanaal dan van naam zal veranderen en het Kanaal Zutphen-Berlijn zal gaan heten, is de vraag...

Enschede is een typische industriestad die haar omvang en welvaart te danken heeft aan de bloei van de textielindustrie aan het eind van de vorige en het begin van deze eeuw. Tegenwoordig zijn er vooral andere bedrijfstakken, zoals Apollo Vredestein banden en Grolsch bier, en drijft de economie eigenlijk voornamelijk op diensten. Enschede is dus niet een erg oude stad en de verwoestingen in de Tweede Wereldoorlog hebben het weinige oude bovendien grondig vernield. Wel kan men er het Textielmuseum bezoeken, of het Rijksmuseum Twente. Door de vestiging van de Technische Universiteit (de vroegere Technische Hogeschool Twente) is er sprake van een levendig uitgaansleven van studenten, die daarvoor vanaf de campus in Drienerveld naar de stad komen. Wandelingen en fietstochten in de omgeving zijn hier ook de moeite waard: het prachtige Twentse land en de beeklandschappen van de Dinkel en haar zijtakken bieden prachtige uitzichten.

1.2 Zijkanaal naar Almelo

Vlak voor sluis Delden takt het Zijkanaal naar Almelo af van het Kanaal Zutphen-Enschede, en verbindt in een vrijwel kaarsrechte lijn het kanaal met de stad Almelo, waar veel industrieën gevestigd zijn die afhankelijk zijn van een goede verbinding over water. Een groot aantal bruggen, alle vast en hoog genoeg, overspant het kanaal, dat verder qua aanzien en vorm vrijwel identiek is aan het Kanaal Zutphen-Enschede, hoogstens enkele meters smaller. Net zoals het deel van het kanaal Zutphen-Enschede waar het zijkanaal van aftakt, houdt het tot aan Almelo dezelfde peilhoogte, zodat er géén sluizen zijn.

In Almelo waar men als eerste een klein jachthaventje passeert van de Almelse Watersport Vereniging (aangelegd in een oude zwaairom) sluiten vier insteekhavens op het kanaal aan, een aan bakboord en drie aan stuurboord, heel origineel genaamd derde insteekhaven, tweede insteekhaven en eerste insteekhaven. Onmiddellijk voorbij de havens overspant een laatste spoorbrug het kanaal, dat daarna uitkomt in een kom, waar aan stuurboord de vaart richting Almelo-centrum kan worden voortgezet, en waar een paar jachthavens liggen. Sinds de sluiting van het Kanaal Almelo-Nordhorn (zie het volgende hoofdstuk) loopt deze kanaalarm dood in de stad. De gemeentelijke jachthaven is nieuw aangelegd op de plaats waar het oude kanaal naar Nordhorn aansluit.

Uit dezelfde kom, waar ook de aanlegplaatsen van Watersportvereniging De Brug zijn, takt in noordwaartse richting het Kanaal Almelo-De Haandrik af, waarlangs men via Vriezenveen, Vroomshoop en Coevorden naar de Verlengde Hoogeveense Vaart kan varen. De sluis in Aadorp is vanuit de kom van Almelo al zichtbaar.

Vroeger, toen het Twentse kanalenet nog op volle sterkte was, was deze kom een waar knooppunt van waterwegen. Schepen uit Nordhorn (en verder uit Duitsland) kruisten hier de scheepvaart vanuit Zwolle, Coevorden, Emmen, Hoogeveen, Enschede en Hengelo. Het was er een komen en gaan van vrachtvaarders. Nu, sinds de sluiting van het Kanaal Almelo-Nordhorn en van het Kanaal Zwolle-Vroomshoop, gaat nog slechts een enkel klein schip verder noordwaarts dan Almelo, richting Coevorden of Emmen.

Er waren ooit geruchten dat de lokale bestuurders inmiddels de mogelijkheden van dit vaarwegennet onderkennen, en ijveren voor heropening van de onlangs gesloten kanalen. Als dat gebeurt, zal Almelo een watersportknooppunt van belang worden, midden in de fraaie omgeving van oostelijk Twente en met de mooiste natuurgebieden van Nederland onder handbereik. Maar tot op heden wijst niets erop, dat het idee ooit werkelijkheid zal worden.

Almelo is een vrij bescheiden provinciestad, hoewel het in feite op industrieel gebied de voorloper is van de veel grotere stad Enschede. Hier werd in wezen de linnenindustrie voor het eerst op grote schaal ontwikkeld, met uitvoer naar bijvoorbeeld Rusland en Scandinavië. Pas veel later zou Enschede de leidende rol

van Almelo in de textiel overnemen. Nu heeft de stad alleen nog op bescheiden schaal industriële activiteit, en is een typisch streekcentrum van de overwegend agrarische omgeving geworden. Een gezellig winkelcentrum en een aantal restaurants staan garant voor een aangenaam verblijf.

1.3 Kanaal Almelo-Nordhorn

Wie het Zijkanaal naar Almelo helemaal tot aan het doodlopende stuk in het centrum van Almelo bevaart, passeert vlak voor het einde van de doodlopende arm de gemeentelijke jachthaven: een driehoekig bassin waaromheen woningen en winkels zijn gebouwd. De jachthaven heeft een dertigtal ligplaatsen.

Op dit punt mondde nog slechts enkele tientallen jaren geleden het Kanaal Almelo-Nordhorn uit in de Almelose haven. Wie de moeite neemt ter plaatse een kijkje op de oever te nemen, ontdekt nog de restanten van het sluisje, waardoor het kanaal en de haven met elkaar in verbinding stonden. Het gaat grotendeels schuil onder het zand van de dam die hier gelegd is om het autoverkeer naar Almelo-centrum te laten passeren.

Mijn nieuwsgierigheid naar het oude, gesloten kanaaltje werd al decennia geleden gewekt toen ik hoorde over een stichting, die zich ten doel stelt het oude kanaal weer voor de toerwatersport geopend te krijgen. Nu ik toch in de buurt was voor de beschrijving van de Overijsselse waterwegen, besloot ik met eigen ogen te gaan zien of zo'n heropening haalbaar en wenselijk is. We legden vast voor de eerste sluis van Kanaal Almelo-De Haandrik, en nadat de auto van boord was getakeld, volgde ik op een zonnige tweede paasdag het jaagpad langs het Kanaal Almelo-Nordhorn tot aan de Duitse grens.

Wat ik ontdekte maakte mij woedend op de kortzichtige politici die destijds tot sluiting hebben besloten: een ronduit prachtig kanaaltje, dat voert door verreweg het mooiste deel van de provincie Overijssel en dat fantastisch zou kunnen dienen als aanvulling op de toch al schaarse verbindingen tussen de Nederlandse en Duitse waterwegen. Het ligt precies tussen de plaats waar de Rijn de grens passeert en het Kanaal Haren-Ruitenbroek, dat het Stadskanaal verbindt met het Dortmund-Eemskanaal. De heropening van het Kanaal Almelo-Nordhorn zou eindelijk het Duitse kanalennet ontsluiten voor de Nederlandse toervaarder, die immers niet altijd weken de tijd heeft om de omweg te varen die nu nog nodig is.

Het moet het gebrek aan kennis over de internationale vaarwegen zijn, die heeft geleid tot sluiting. Want iedereen, die ook maar een béétje kijk heeft op het belang van deze oude verbindingen, zou veel meer respect voor dit wonderbaarlijke erfgoed hebben gehad. Helaas heeft deze onkunde gevolgen: hoe meer jaren er verstrijken sinds de sluiting, des te meer obstakels en hindernissen er komen, in de vorm van veel te lage vaste bruggen, dammen waar sluizen zouden moeten zijn, verzanding van de kanaalbedding en zelfs bebouwing. Wie bedenkt, dat in het Verenigd Koninkrijk miljoenen worden geïnvesteerd in de restauratie en instandhouding van eeuwenoude en al in onbruik geraakte kanaaltjes, vraagt zich af hoe men de mogelijkheden van een kanaaltje zoals dit Almelo-Nordhorn-kanaal over het hoofd kan zien!

De paar dammen en afdammingen in Almelo zelf deden me overigens het ergste

vermoeden over de staat waarin de rest van het kanaal zou verkeren. Dat viel uiteindelijk mee; slechts op een achttal plaatsen zijn dammen of dempingen in het kanaal gelegd - nergens erg breed gelukkig -en veel van de oude pittoreske bruggen zijn nog behouden gebleven, hoewel ze vermoedelijk niet meer open kunnen. Op twee plaatsen is ten behoeve van kruisende afwateringen een dubbele dam gelegd, waar het overtollige water van dit hooggelegen land tussendoor stroomt, dwars op het dode water in het kanaal. Maar veel zou er niet nodig zijn om de bevaarbaarheid te herstellen: enkele dammen zouden vervangen moeten worden door bruggen of sluisen, en voor het overige ziet het kanaal er redelijk goed uit.

Almelo verlatend in westelijke richting, voeren de scheepjes vroeger al snel de bebouwde omgeving uit, waarna zij terechtkwamen in een van de schitterendste buitengebieden. Het kanaal dat nergens veel breder is dan tien meter (aan de oppervlakte wel te verstaan!) volgt vrij rechte lijnen naar het oosten, en buigt hoogstens af en toe met een flauwe bocht iets naar stuur- of bakboord. Op de vrij hoge dijken aan weerszijden bevindt zich een jaagpad, zodat men per fiets of te voet altijd de bewoonde wereld kan bereiken (hoewel die in deze streek vaak verder weg ligt dan men in Nederland gewend is).

De oude sluisen zijn nergens kleiner dan spitsen-formaat: ze zullen 40 bij 5 meter meten. Er liggen er nog een paar in het kanaal, zoals de Dubbele Sluis, die inderdaad twee nog in zeer goede staat verkerende kolken bevat en zo op het oog perfect onderhouden remmingwerken en sluisdeuren. De onderste kolk staat op het niveau van het lage, westelijke pand, de bovenste op het niveau van het hoge, oostelijke pand van het kanaal. De sluis geeft een mooi beeld van hoe het er vroeger aan toe gegaan moet zijn als een vrachtscheepje zijn weg zocht door het kanaal. Enkele honderden meters ervoor, bij wat eens de Flingersluis was, is het op een rampzalige manier fout gegaan: tot het niveau van een vroegere sluisdeur is beton in het kanaal gestort, waardoor het hoogste pand op peil blijft. Een minuscuul beetje water sijpelt over die lelijke berg heen.

De kruising van het kanaal en het riviertje de Dinkel bestaat nog helemaal in de oude vorm. Net als ik ooit heb gezien in het Canal du Midi in Zuid-Frankrijk kruist hier een riviertje op twee niveaus het vaarwater. Het water stroomt aan de stuurboordkant onder een brug vandaan gewoon het kanaal in, waarna het aan bakboord over een overloop (met regelbare schuiven) weer verder stroomt. Enkele tientallen meters verder valt een tweede tak van de Dinkel vlak voor het kanaal over een overloop, stroomt via een aquaduct onder het kanaaltje door en vloeit aan de andere kant weer met de eerste arm samen. Op deze wijze werd het kanaaltje noch bij hoog- noch bij laagwater gehinderd door de waterstand van de Dinkel. Een prachtig bouwwerk, het 'schuivenhuisje' met gemetselde bogen, staat nog boven een van de overlopen, als een monument van vakmanschap voor de bouwers van het Kanaal Almelo-Nordhorn. Let wel: in het Canal du Midi is het betreffende

bouwwerk wéreld-erfgoed!

Op enkele kilometers ten zuidwesten van Ootmarsum gaat het een paar keer behoorlijk mis: voor het wegverkeer zijn enkele dammen aangelegd. Nog weer enkele kilometers verderop liggen zelfs twee dammen in het kanaal, dit keer om het Afleidingskanaal van de Dinkel (dat er beduidend beter en ook breder uitziet dan het oude kanaaltje zelf) te laten kruisen. In de dwarsdammen zitten nog wel twee schuifkleppen, waarmee de watertoevoer geregeld kan worden. Deze dienen vermoedelijk om het water niet helemaal te laten stilstaan, wat een moordend effect zou hebben op het milieu. Het wijst erop, dat de kruisende Dinkel hetzelfde niveau heeft als het kanaal, wat gelukkig betekent dat het doorgaande vaarwater hier gemakkelijk te herstellen is.

Anderhalve kilometer verderop herhaalt zich deze situatie, nu voor de kruising met de Rammelbeek, een piepkleine beek die precies op de Duitse grens de loop van het oude kanaaltje kruist. Omdat die beek veel lager ligt dan het kanaal, kan op deze kruising een 'duiker' voor de doorgang van de beek zorgen, zodat ook hier het kanaal gemakkelijk zijn oude loop terug kan krijgen.

Enkele tientallen meters voorbij de dubbele dam van de Rammelbeek komen we bij de eerste sluis op Duits grondgebied, sluis Frensdorfer Haar. De sluis is, net als de volgende sluizen tussen de grens en het Dortmund-Eemskanaal, zoals die bij de kruising met de rivier de Vechte in Nordhorn, 4,5 kilometer verderop, of die bij de uitmonding in het Dortmund-Eemskanaal, 22 kilometer verder, nog intact, al zijn de formele afmetingen hier, met 33 bij 6 meter, iets kleiner dan in Nederland. Tot mijn niet geringe verbazing blijkt de scheepvaart in het Duitse deel van de verbinding tussen Almelo en het Duitse kanalenet nog gewoon mogelijk!

Ik kan me voorstellen, dat bevlogen mensen in Twente ijveren voor heropening van het Kanaal Almelo-Nordhorn, en ik sluit me zelfs van harte bij hen aan! Degenen die ooit hebben besloten het kanaal aan de scheepvaart te onttrekken, zijn naar mijn mening verantwoordelijk voor de teloorgang van een van de mooiste toerwaartroutes van Nederland!

In de discussie, die is ontstaan over de heropening van het Kanaal Almelo-Nordhorn, heeft zich ook een groep milieuactivisten uit de regio gemengd. Aangezien ik mijzelf doorgaans ook reken tot degenen die graag en met volharding ijveren voor het behoud, en waar mogelijk de verbetering, van ons natuurlijk leefmilieu, vind ik het belangrijk om in dit verband een nuancering aan te brengen in de kennelijk door deze groep aangevoerde argumenten tégen heropening van het kanaaltje. Blijkens publicaties stellen de milieubeschermers zich op het standpunt, dat openstelling voor de toervaart zal resulteren in vervuiling van het oppervlaktewater (door de motorscheepjes), in vernietiging van zeldzame planten en dieren in het kanaal, en in geluidsoverlast en hinder in dit stille natuurgebied. Met soortgelijke argumenten houden andere groepen milieuactivisten de aanleg van

nieuwe vaarverbindingen tegen, zoals de verbinding tussen het Twente- en het Mittellandkanaal. Oppervlakkig bezien lijken de ijveraars voor natuurbehoud gelijk te hebben. Maar wie verder doordenkt, stuit toch op een aantal zwakke punten in de argumentatie. De suggestie, als zou een vaarweg als het Kanaal Almelo-Nordhorn bij openstelling plotseling overspoeld worden door olielekkende racemonsters en lawaaiige buitenboordmotoren is op zijn zachtst gezegd aanvechtbaar. Dergelijke routes, die over langere afstanden door het binnenland voeren, blijken in de praktijk vrijwel uitsluitend te worden bevaren door pleziervaarders die ook aan boord van hun scheepje overnachten. Die categorie beschikt vrijwel altijd over schepen die van een redelijk stille motor zijn voorzien en de opvarenden nemen alleen al door hun band met het water alle voorzorgsmaatregelen om verontreiniging te voorkomen. De noodzaak flora en fauna te ontzien bij het varen is bij die groep watersporters allang doorgedrongen. Sterker nog, de meeste toervaarders zijn zelf de grootste voorvechters voor natuurbehoud, bescherming van plant en dier en verantwoord milieubeheer.

Om niet geheel duidelijke redenen heeft zowel de pleziervaart als de beroepsbinnenvaart de naam grote hoeveelheden schadelijke stoffen in het milieu te lozen. Dat motorschepen brandstof en smeerstoffen nodig hebben, leidt tot de onterechte conclusie dat schippers de overtollige resten daarvan achteloos overboord kieperen. Wie de watersport en de binnenvaart uit ervaring kent, weet dat er enorm veel aandacht is voor het juist voorkomen van zulke lozingen, alsmede van het in het milieu belanden van verfresten, chemicaliën en andere schadelijke producten. Olie en oliehoudende stoffen worden verzameld en op verantwoorde wijze ingeleverd bij instellingen die voor een correcte verwerking kunnen zorg dragen. Hetzelfde gebeurt met verf- en teerresten bij onderhoudswerkzaamheden. Maatregelen worden genomen tegen morsing van schadelijke stoffen in het water, en aan geluidsisolatie van motoren wordt - niet in het minst ten behoeve van de gebruiker zelf - steeds meer aandacht besteed. Het rokerige, stinkende, olielekkende en lawaaiige scheepje van dertig jaar geleden bestaat niet meer.

In de beroepsvaart gaan de maatregelen nog verder: de schipper is verplicht een administratie bij te houden die duidelijk aantoonbaar is waar de door hem aangeschafte brandstoffen en olieproducten blijven; die administratie wordt door de toezichthoudende overheden regelmatig gecontroleerd. Ladingresten en andere afvalproducten van het schip mogen slechts op voorgeschreven wijze ingeleverd en verwerkt worden, en het enige dat nog overboord gepompt mag worden is schoon water! De aandacht die het milieu krijgt in de binnenvaart, is gigantisch, en zowel de bewustwording van de betrokkenen als de controle en sanctiemogelijkheden van de overheid nemen nog dagelijks toe.

Natuurlijk bestaan er, zoals altijd, ongunstige uitzonderingen. Natuurlijk zijn er nog onnadenkende schippers, die proberen van lastig afval af te komen door het bij

mist overboord te zetten. Natuurlijk zal er weleens een druppel gasolie worden gemorst bij het tanken. Maar als die uitzonderingen tot norm verheven worden, moet ieder natuurgebied in ons land verboden terrein worden voor alles en iedereen. Dan moet het betreden van de Biesbosch worden verboden, dan moeten dagjesmensen worden geweerd van de Hoge Veluwe, en dan moet de hele provincie Drenthe worden afgesloten voor autoverkeer. Gelukkig gebeurt dat niet: een visser, die in de Biesbosch flessen of blikjes achterlaat, wordt terecht bekeurd. Een wandelaar die op de Hoge Veluwe een schallende transistorradio meevoert, zal ongetwijfeld het verzoek krijgen de lawaaioverlast wat te beperken. En een automobilist die het in zijn hoofd haalt op de Drentse heide zijn olie te gaan verversen, betaalt vele honderden guldens boete als hij daarbij ook maar één druppel olie in het zand morst.

Uiteraard moeten we de gebruikers van onze leefomgeving bewust maken van de gevaren die dat gebruik voor die omgeving kan opleveren. Maar de omgeving onbruikbaar maken of afsluiten, alleen om die gevaren te vermijden, kan heel goed in het tegendeel resulteren. Ik denk dat het in stand houden van een zo ruim en vertakt mogelijk vaarwegennet resulteert in een spreiding van het gebruik over een groot gebied. Inderdaad is bijvoorbeeld op sommige plaatsen in Friesland de concentratie van plezierscheepjes veel te groot. Het creëren van andere vaarmogelijkheden helpt deze te verkleinen, met als gevolg dat de belasting voor het milieu evenredig afneemt. Dat maatregelen voor natuurbescherming, beperking van overlast en milieuhygiëne wenselijk zijn, spreekt voor zich.

Nog vreemder worden de argumenten bij vaarwegen die ook door de beroepsvaart worden gebruikt. In tegenstelling tot suggesties als zou de beroepsvaart voor vervuiling en aantasting van het milieu zorgen, is deze vorm van vervoer verreweg de meest milieuvriendelijke wijze van transport die er bestaat. Zowel het autoverkeer als de spoorwegen belasten het milieu beduidend zwaarder, of men het nu in hoeveelheid verontreinigende stoffen meet, of in milieubelasting per oppervlakte of per vervoerde ton/kilometer. Indien het aandeel van de binnenvaart in het transport zou worden vergroot, zou de totale milieubelasting hoe dan ook kleiner worden. Nota bene: een klein vrachtschip van 300 ton vervoert altijd nog de inhoud van tien tot twaalf flinke vrachtwagens, maar heeft vrijwel dezelfde motor als in ieder van die vrachtwagens nodig zou zijn!

Dat de aanleg van vaarwegen gevolgen voor het landschap en de natuurlijke omgeving zal hebben, is onvermijdelijk. Een degelijke rapportage van het effect op het milieu zal dan ook altijd een vereiste zijn. Maar simpelweg stellen dat iedere verandering in de landsinrichting per definitie slecht is voor het milieu, is kortzichtig, ongefundeerd en in veel gevallen ook onwaar. Ik wil hier niet pleiten voor het ongecontroleerd aanleggen van kanalen, maar slechts aangeven, dat bij het oordelen over plannen voor de bouw of het herstel van vaarwegen enige nuancering nodig is om een werkelijk reëel beeld te krijgen van de gevolgen voor

het milieu.

Voor wat betreft de restauratie van het Kanaal Almelo-Nordhorn hoor ik bij die mensen die ervan overtuigd zijn dat dit kanaal op een voor het milieu verantwoorde wijze kan worden opengesteld voor de vaart. Diegenen, die om wat voor reden dan ook niet uitsluitend per mountainbike op kampeertocht willen of kunnen -onder wie zeer veel toervaarders-op-leeftijd - krijgen er een mogelijkheid bij om zonder auto of caravan tot over de Duitse grens te reizen.

Bovendien is het feitelijke gebruik van een vaarweg als het onderhavige kanaaltje de beste garantie dat het beheer, de instandhouding én het toezicht op het gebruik de aandacht krijgen die nodig is. Nodeloos te vermelden dat ik het roerend eens ben met de milieubeweging, als die eist dat er op misbruik of op overtreding van de milieu- en natuurbeschermende maatregelen strenge straffen moeten volgen, desnoods in de sfeer van intrekking van het vaarbewijs of soortgelijke maatregelen.

Weinig toervaarders streven de aanleg van snelle 'racevaarwegen' na. Maar de mogelijkheid voor het maken van langzame, vriendelijke tochten door rustige landschappen biedt aan zeer velen een vorm van recreatie, die relatief zo weinig milieubelasting, overlast en hinder oplevert, dat ze eerder gestimuleerd dan gefrustreerd moet worden. De openstelling van het Kanaal Almelo-Nordhorn zou daaraan een bijdrage kunnen leveren. Ik hoop dan ook dat de openstelling van het kanaaltje spoedig een feit zal zijn.

Gek genoeg is aan ándere vaarwegen die ooit buiten gebruik waren gesteld heel veel geld uitgegeven voor de restauratie en de heropening: denk maar aan de verbinding tussen Emmen en Ter Apel, en iets eerder al de Opsterlandse Compagnonsvaart. De achtentwintig kilometer kanaal waar het tussen Almelo en Nordhorn om gaat – en die er in feite al ligt – maakt nu een omweg van honderdvijftig kilometer -- en voor sommige schepen zelfs meer dan driehonderd kilometer -- varen noodzakelijk via de Noordelijke route, zelfs driehonderdveertig kilometer via de Zuidelijke. Het lijkt een nogal logische stap om zo snel mogelijk met de restauratie te beginnen....

1.4 Kanaal Almelo-De Haandrik

Vanaf de haven van Almelo is er behalve het Zijkanaal naar Almelo nog één vaarweg open, namelijk het kanaal naar Coevorden en Emmen, gevormd door het Kanaal Almelo-De Haandrik, het Coevorden-Vechtkanaal, de grachten van Coevorden en het Stieltjeskanaal. Het eerste deel van deze route, tot het punt waar de vaarweg het riviertje de Vecht kruist, heet Kanaal Almelo-De Haandrik.

Bij Aadorp, net benoorden Almelo, begint het kanaal al meteen met een sluis. In deze sluis kan men al dadelijk zien dat de afmetingen van dit kanaal heel wat bescheidener zijn dan die van het Kanaal Zutphen-Enschede en het Zijkanaal naar Almelo. Niet voor niets zijn de grootst toegelaten afmetingen 55 bij 6,00 meter, hoewel de sluizen nog wel grotere schepen zouden kunnen schutten. Zodra we de sluis uitvaren, merken we dat de vaarweg inderdaad piepklein is, zodat het passeren van twee elkaar tegenkomende schepen groter dan een spits tot enorme problemen zou leiden!

In rechte lijnen met slechts af en toe een flauwe bocht loopt het kanaal langs Vriezenveen en Daarlerveen naar Vroomshoop. Daar was vroeger een aansluiting op het Kanaal Zwolle-Vroomshoop, de noordelijke zijde van het vierkant dat door de Twentekanalen werd gevormd. Het kanaal is al jaren dicht, zodat wie nu richting Zwolle wil varen of moet terugkeren via Zutphen of moet doorvaren tot voorbij Coevorden, om dan via Hoogeveen en Meppel naar Zwolle te komen.

De sluitingswoede is ook hier nog niet gevolgd door een neiging tot restauratie, hoewel te hopen is dat het er ooit van komt. Als deze kanalen in hun huidige vorm moeten blijven bestaan, zal de hoeveelheid gebruikers zodanig teruglopen dat er geen enkel argument over zal blijven om ze te laten voortbestaan. Nee, doodlopende vaarwegen en vaarwegen die te weinig mogelijkheden hebben voor de beroeps- of recreatievaart sterven een langzame dood. En dat is des te erger als men bedenkt wat deze kanalen voor het toerisme zouden kunnen betekenen, als ze weer bruikbaar gemaakt worden. Nergens zijn zoveel scheepvaartroutes gesloten als juist in Twente, Overijssel en Zuid-Drenthe. Gelukkig gloeit er na het heropening van de vaarverbinding tussen Emmen en Ter Apel hoop. Verderop zullen we dit nog zien bij het hoofdstuk over de Verlengde Hoogeveense Vaart.

Van Vroomshoop gaat het in al even rechte lijnen naar Beerzerveld, Mariënberg, Bergentheim, Hardenberg en Gramsbergen. De lage klapbrugjes over het Kanaal Almelo-De Haandrik worden meestal vlot bediend, hoewel we soms even moeten wachten tot de meefietsende brugwachter ons schip heeft ingehaald. Nergens duurt het echter zo lang dat wij moeten vastmaken, zodat we toch met een aardige gemiddelde snelheid varen. Het landschap aan weerszijden van de vaart is schitterend. Weidse vergezichten, afgewisseld door lintbebouwing langs het kanaal, en vooral de glooiing van het Overijsselse land: het levert een spectaculair en fotogeniek plaatje op.

Bij Hardenberg is nog een insteekhaven, de Nieuwe Haven, die nog voor laden en lossen wordt gebruikt. Enkele kilometers voorbij Gramsbergen komen we bij de schutsluis van De Haandrik, waar het vaarwater de rivier de Vecht (in het Duits: die Vechte) kruist. Twee schutsluizen, een aan elke kant van de rivier, moeten het kanaal behoeden voor extreem hoge of lage waterstanden, maar meestentijds is er geen hoogteverschil en worden de sluizen aan beide zijden opengezet. De bruggen over de sluiskolken moeten wel bediend worden, en bij onze passage gebeurde dat door een ambtenaar van Waterstaat, die op een stoere motorfiets van de ene sluis naar de andere reed om ons te laten passeren.

Tussen de twee sluizen kruist men de Vecht, en daar is het even oppassen geblazen. Omdat de rivier dwars oversteekt, komt men plotseling in een zijwaartse stroming terecht, zodat er behoorlijk tegengestuurd moet worden om te voorkomen dat het schip zich in de bakboordoever boort.

Vermeldenswaard is hier nog dat de Vecht zélf stroomopwaarts – dus naar Duitsland – nog enkele tientallen kilometers bevaarbaar is met kleine schepen, maar dat sinds enige tijd ook stroomafwaarts gevaren kan worden, omdat de sluis van 'spitsen'-afmetingen die net beneden de kruising naast de stuw ligt weer in gebruik is genomen. Verder stroomafwaarts zijn er naast de stuwen van Hardenberg en van Junne twee kleine sluisjes gebouwd van zo'n twintig bij drie meter, zodat de recreatievaart tegenwoordig vanaf De Haandrik via de Overijsselse Vecht langs Ommen en Dalftsen helemaal naar Zwolle kan varen. Deze verbinding, hoewel nog pril en met nog enkele stremmingen en storingsen in 2019, is één van de nieuwste aanwinsten in deze regio voor de recreatietoervaart.

Behalve dat men hier op een steenworp (letterlijk) van de Duitse grens vaart, passeert men ook de grens tussen de provincies Overijssel en Drenthe: de rest van de vaart naar Coevorden is Drents. De oude aanduiding 'Overijsselsche Kanalen' klopt dan ook niet meer sinds de sluiting van de gedeelten Zwolle-Vroomshoop, Zwolle-Raalte en Raalte-Deventer: in feite valt er in Overijssel geen eenrichtings-toervaart meer te varen zonder daarbij in andere provincies te komen. Dankzij het (Drentse) Coevorden-Vechtkanaal, het Stieltjeskanaal en de (Verlengde) Hoogeveense Vaart – en voor kleine scheepjes dus nu ook de Vecht -- kunnen we anders dan op onze schreden terugkerend het vierkant' bevaren.

1.5 Kanaal Zwolle-Vroomshoop

Bij Vroomshoop, net voor de ophaalbrug, passeerden we het zoveelste slachtoffer van de kanaalsluitingen in Overijssel: het Kanaal Zwolle-Vroomshoop, dat in 1853 werd gebouwd en vijfendertig jaar later werd verlengd door de aanleg van het Kanaal Almelo-Nordhorn. Honderd jaar na de bouw, in 1953, werd het kanaal verbonden met de veel grotere kanalen tussen Zutphen, Enschede en Almelo als gevolg van het doortrekken van het Zijkanaal naar Almelo tot in de huidige havenkom van die stad. Nog geen twintig jaar later raakten de twee uiteinden van het kanaal dat Zwolle met Nordhorn verbond, in onbruik; in de jaren zeventig is zowel het deel tussen Zwolle en Vroomshoop als het deel tussen Almelo en Nordhorn gesloten voor de scheepvaart.

Ook voor de heropening van het Kanaal Zwolle-Vroomshoop wordt geijverd door bevlogen en volhardende liefhebbers. Maar of ze ooit hun zin zullen krijgen en de verbinding met Zwolle hersteld zullen zien, is maar de vraag. Hoopgevend is, dat vrijwel de gehele loop van het kanaal nog intact is en dat er behalve een paar ontbrekende sluizen en bruggen nergens onoverkomelijke obstakels lijken te bestaan voor het in ere herstellen van deze verbinding.

1.6 Coevorden-Vechtkanaal en Stieltjeskanaal

Boven (dat wil zeggen: ten noorden van) de kruising met de Vecht gaat de vaart tussen Almelo en Coevorden verder onder de naam Coevorden-Vechtkanaal. Het kanaaltje is zo mogelijk nog smaller dan het Kanaal Almelo-De Haandrik!

Het kanaal voert in een vrijwel rechte lijn van de schutsluis naar de stad Coevorden, waar alleen de Monierbrug nog een hindernis vormt, want de spoorbruggen net ervóór en erná staan in de regel open. De Monierbrug wordt zonder dralen bediend, zodat men zich al spoedig in de stadsgrachten van deze oude vestingstad bevindt. In Coevorden wordt heel wat gevergd van de manoeuvreerkunst van passerende schepen: eerst moet men een tweetal beweegbare bruggen passeren, die handig in een bocht liggen, dan moet men een scherpe haakse bocht maken om vanaf de grachten het Stieltjeskanaal in te varen, waarin ook alweer een beweegbare brug ligt, zodat men na de passage van de stad Coevorden het gevoel heeft alsof men al dagen aan het bijdraaien, opsturen, achteruitslaan, corrigeren en manoeuvreren is. Een vermoeiende bezigheid met een schip van 39 meter!

Vermeldenswaard is nog de aftakking, precies in de scherpste bocht van de Stadsgrachten, van het Coevorden-Picardië-Kanaal. Dit kanaal is, net als het Kanaal Almelo-Nordhorn, een van de vroegere grensoverschrijdende vaarverbindingen. Het loopt van Coevorden in lange rechte zuidoostelijk georiënteerde panden via Emlichheim en Neugnadenfeld naar Georgsdorf, waar het samenkomt met het Süd-Nord-Kanal, een lang kanaal van Nordhorn helemaal naar Rütenbrock (Ruitenbroek) aan het Haren-Ruitenbroekkanaal. Alleen dat laatste kanaal is nog in gebruik. Het gesloten kanaal Almelo-Nordhorn is één van de twee zuidelijke verbindingen met het Süd-Nord-Kanal, dan volgt dus het Coevorden-Picardië-Kanaal, iets noordelijker komt dan ook nog het deels gedempte stuk van de Verlengde Hoogeveense Vaart er in uit en dan tenslotte dus het Haren-Ruitenbroek-Kanaal. Het is te hopen dat op termijn ál deze historische vaarten weer in gebruik komen; de recreatievaart zou er een fantastisch areaal aan vaarwegen bij krijgen!

Coevorden is weliswaar niet groot en voor Randstad-begrippen misschien een beetje slaperig, maar het is een stadje met veel gezichten. De oude monumenten van het vroegere vestingstadje, het Kasteel, het Arsenaal en de oude huizen op en rond de Markt zijn de moeite van het aanleggen waard, maar het aantal is gering en het gebied waar ze staan klein. Toch intrigeert het stadje: de typische naam, die naar verluidt zou verwijzen naar een plaats waar het vee (de Coe) een doorwaadbare plaats, een zogenaamde voorde, kon benutten, heeft het stadje gemeen met een veel bekender plaats als Oxford.

De ligging van Coevorden aan een grote hoeveelheid vroegere waterwegen zou een veel sterkere ontwikkeling van industrie en nijverheid doen verwachten dan er feitelijk heeft plaatsgevonden. Het stadje telt dan ook slechts zo'n vijftienduizend

inwoners, en er is buiten de oliewinning van het nabije Schoonebeek nauwelijks industriële activiteit. Daarentegen kan men in het stadje uitstekend terecht voor de nodige foerage, en men kan er bovendien smakelijk uit eten gaan: zelfs in de kelder van het Kasteel is een restaurant gevestigd. De Haven, in een zijarm van de stadsgrachten, biedt goede aanlegplaatsen voor zo'n uitstap. Ook in het enige nog in gebruik zijnde stukje van de Lutterhoofdwijk, de vroegere verbinding met de Dedemsvaart en met het Kanaal Coevorden-Zwinderen (nu beide buiten gebruik) kan men nog aanleggen. Verder dan de spoorhefbrug is er alleen scheepvaartverkeer naar Scheepshelling de Vliet en naar de Industriehaven in het Afwateringskanaal.

Is men de 'nautische draaimolen' van Coevorden eenmaal gepasseerd, dan gaat het traject weer met de gebruikelijke rechte lijnen voort, eerst naar het oosten, dan naar het noordoosten, en tenslotte vrijwel naar het noorden. Slechts één sluis ligt er in dit kanaal, met vlak ervoor een openstaande spoorbrug. Toen die laatste nog in gebruik was, moest die door een spoorwegbeambte bediend worden, en -- u raadt het al -- tijdens de destijdse passage van de Noorderzon sliep de beambte. Er was een telefoontje met provinciale waterstaat in Assen nodig om hem te wekken: "Provinciehuis, goedemiddag... een ogenblikje, ik verbind u door... Heeft u nog een momentje?" En dat ging toen allemaal nog via de 'autotelefoon', voor bijna een euro per minuut! Tenslotte verscheen er dan toch een rijwiel aan de einder; daarna stond een geüniformeerd heerschap minutenlang ingewikkelde dingen te doen bij de spoorbrug, die een kwartier later knarsend open ging.

De sluis is snel genomen, en dan kan het laatste stukje Stieltjeskanaal ongehinderd worden bevaren, zij het dan met maximaal zes Kilometer per uur. Na enkele kilometers mondt het kanaal via een nieuwe loop – de oude, die 'Zijtak' heet, verliep iets westelijker ter hoogte van Nieuw-Amsterdam -- uit in de Verlengde Hoogeveense Vaart, vlak bij dat Nieuw-Amsterdam dus, dat met New York wel de (vroegere) naam gemeen heeft, maar zeker niet de allure: van bebouwing is nauwelijks sprake, of het moeten de enkele boerderijen zijn die verspreid langs het kanaal zichtbaar zijn. De oude en de nieuwe loop splitsen bij het plaatsje Zandpol, waar ook nog het oude Dommerskanaal het vaarwater kruist. Zowel de oude Stieltjeskanaal-Zijtak als het Dommerskanaal zijn buiten gebruik.

Wij besluiten, niet gehinderd door tijdgebrek, niet bakboord richting Hoogeveen te varen, maar stuurboord, richting Klazienaveen en Emmen, in welke stad de vaarweg destijds doodliep, maar waar we een goede plaats voor de nacht denken te vinden. De brug op de kruising wordt vlot bediend, hoewel de brugwachter, na enkele malen te hebben gevraagd of we echt naar Emmen moeten, nogal nadrukkelijk het hoofd schudt. Later zouden we ontdekken dat we daar wellicht toch meer acht op hadden moeten slaan.

Een kilometer na de monding van het Stieltjeskanaal bereiken we schutsluis Erica.

De mooie naam hoort bij een sluisje dat in Frankrijk bekendstaat als 'spitsensluis', een sluisje met een lengte van net veertig meter en een breedte van ruim vijf meter. De Noorderzon paste er naadloos in, maar dat het sluisje zo krap was, hadden we pas in de gaten toen we er al half ingevaren waren. Er kwamen heel wat extra lijnen aan te pas om het schip zo degelijk te beleggen, dat het tijdens het schutten vrij bleef van de voor- en achterdeur.

Dat schutten met schepen die vrijwel even groot zijn als de sluis is een heel bijzondere aangelegenheid. Er zijn nogal wat factoren waar de schipper rekening mee moet houden als hij weinig breedte en/of weinig lengte overhoudt. Om te beginnen heeft hij al problemen de kolk in te komen: door de krappe ruimte tussen de sluiswand en het schip kan het water, dat voor het schip opgestuwd wordt, niet meer weg, zodat het schip als het ware tegen een steeds hoger wordende berg opvaart. Daarom zie je schepen soms vol gas zo'n krappe sluis binnenlopen.

Eenmaal binnen komt het volgende probleem: hoe voorkomt de schipper dat zijn schip de sluisdeuren raakt, voor of achter? Gezien het motorgeweld waarmee het schip binnengevaren moet worden, kan dat voor maar op een manier: afstoppen met de voorspring! Dat is geen ongevaarlijk karweitje, omdat het schip soms behoorlijk 'in de draad valt', dus met een ruk de spring snaar-strak trekt. Degene die deze voorspring zet, moet wel precies weten op welk moment het schip in de draad moet vallen, want als hij de spring twintig centimeter te ruim neemt, knalt het hele schip op de deur, neemt hij hem echter twintig centimeter te kort, dan moet de manoeuvre overgedaan worden, omdat het schip meestal (door dezelfde berg water) weer achteruit de sluis uitgeduwd zal worden! De 'voorman' moet dus precies weten op welke lengte van de spring hij deze op de bolder moet vastzetten of beleggen.

Zodra de voorspring (in schippersjargon meestal steekeind genoemd) spant, moet een tweede lijn, een tros dit keer, verhinderen dat het schip door de waterberg achteruitgeduwd wordt, zodat de deuren niet meer dicht kunnen. Deze tros noemt men vaak 'tegendraad'. Of de uitdrukking 'tegendraads zijn hier vandaan komt, durf ik niet met zekerheid te zeggen.

Steekeind en tegendraad eenmaal vast komt het volgende probleem: het opvangen van de waterdruk van het vullen of legen van de schutkolk. Als de schutting stroomopwaarts is, de kolk dus gevuld moet worden, zal het binnenstromende water het schip eerst heel even naar achter duwen, maar al na enkele seconden perst het water zich onder het schip door en ontstaat gedurende de rest van de tijd een grote druk naar voren, dus precies in de andere richting dan men op grond van simpele logica zou verwachten! Opnieuw wordt het steekeind dus zwaar op de proef gesteld. Pas als de kolk vrijwel vol is neemt de druk af.

Bij het naar beneden schutten is het touwwerk lastiger: ten eerste wisselt de richting van de waterdruk voortdurend, zodat nu eens het steekeind strak staat,

dan weer de tegendraad. Ten tweede moeten de draden gevierd worden, omdat het schip anders in de draden komt te hangen'. In de praktijk werken beroepsschippers met een vrij lang steekeind, dat ze gewoon vastzetten, terwijl ze de tegendraad met een aantal slagen om de bolder zo vasthouden, dat deze gemakkelijk gevierd kan worden en toch het schip tegenhoudt als het naar achter gaat lopen. Over 'touwwerk' gesproken!

Nadat de sluiskolk is vol- of leeggelopen, kunnen de draden worden losgegooid en komt het volgende probleem: het uitvaren. Om dezelfde reden waarom een schip een krappe sluis moeilijk binnenkomt, kan het er ook moeilijk uit. De voorwaartse beweging maakt een 'dal achter het schip, dat niet snel door het water voor de open sluisdeuren kan worden gevuld, omdat dat water nauwelijks langs het schip kan stromen. Dus moet er ook weer met veel geweld 'bergop naar buiten worden gevaren, waar nog bijkomt dat de bestuurbaarheid van het schip nihil is. Ten eerste is er nauwelijks ruimte om het 'hek' naar stuurboord of bakboord te laten draaien, maar bovendien veroorzaakt de enorme zuiging al bij voorbaat een 'uit het roer lopen', door zijn eigen zuiging onbestuurbaar worden, van het schip. Pas als de rechte zijden van het schip de hoeken van de sluiswanden gepasseerd zijn, is het euvel verholpen. Dan kan het water weer doorstromen, en krijgt het schip zijn acceleratievermogen en zijn bestuurbaarheid terug.

Wie deze uitleg leest, zal zich er niet meer over verbazen dat geladen schepen in krappe sluisen zoveel tijd nodig hebben voor het schutten. Wie als pleziervaarder de pech heeft in een sluisrijk kanaal achter een geladen vrachtschip te liggen, kan zich dus voorbereiden op veelvuldig wachten. Verstandiger is dan ook vaak om het vrachtschip in kwestie een ruime voorsprong te geven. Men kan beter even gaan wandelen of boodschappen doen dan vol ergernis en nutteloos te dobberen voor elke sluis op het traject!

Terug naar sluis Erica. Na het verplichte gesprekje met de sluiswachter - die er toen nog was, tegenwoordig wordt de sluis vaak op afstand bediend - die een mengelmoes van Twents, Drents en Duits sprak - konden we onze weg vervolgen door de smalle, maar redelijk diepe Verlengde Hoogeveense Vaart. Ineens bleek het voor iedere brug nodig een geluidssignaal te geven, omdat de brugwachters bij de bruggen wonen en er zo te merken niet dagelijks scheepvaart voorbijkomt. Na de ophaalbrug van Erica draaiden we het stuk van de Verlengde Hoogeveense Vaart in dat op de oevers 'Van Echtenskanaal' heet, waarop het stukje vaarweg Bladderswijk uitkomt, naar het Oranjekanaal, naar de stad Emmen en naar het splinternieuwe Koning Willem Alexanderkanaal.

De Bladderswijk blijkt verscholen te gaan in een haakse aftakking, waar het doorgaande verkeer richting Klazienaveen doodloopt. Vanaf deze aftakking is de Verlengde Hoogeveense Vaart in de richting van het centrum van Klazienaveen nog maar iets meer dan een meter diep. Het nu doodlopende stuk is een kilometer lang

en eindigt bij de plaats waar het kanaal over een lengte van zevenhonderdvijftig (!) meter plaats heeft moeten maken voor een winkelcentrum en een parkeerplaats. Ná die 750 gedempte meters loopt het kanaal nog acht kilometer, nauwelijks aangetast, door tot het net over de Duitse grens bij Schöningsdorf in het Süd-Nordkanaal uitmondt. Opnieuw een ongelofelijke planningsblunder uit de laatste decennia van de twintigste eeuw...

Op de plaats van de haakse afslag, waar de verplichte bocht nog wordt gehinderd door een zeer lage brug - althans voor de Noorderzon met zijn hoogte van 4,25 meter - vinden we onmiddellijk daarachter een schutsluis van 40 bij 5 meter.

Als we, heel voorzichtig, de hoek gerond hebben en in de sluis liggen, vragen we de sluiswachter of hij denkt dat we de laatste beweegbare brug bij Oranjedorp nog zullen halen; het loopt immers tegen sluitingstijd. Schouderophalend veronderstelt de man dat de brugwachter liever om kwart over zeven 's avonds een schip zal doorlaten dan om zes uur de volgende morgen. We schutten dus zo snel mogelijk, en varen zo snel het kanaal het toelaat - want het is hier nu écht smal en erg ondiep - op de laatste ophaalbrug af.

Onze vrees lijkt bewaarheid te worden; zelfs na vijf signalen verschijnt er niemand om de brug te openen. Net als we om kwart over zeven maar besluiten aan een boom of zoiets vast te gaan knopen, verschijnt er een man op kousenvoeten die zonder veel omhaal en met een slaperig gezicht de brug draait, zodat de weg naar Emmen voor ons openligt. Wat een geluk!

In Emmen blijkt een van de twee takken van het kanaal - namelijk de tak die de verbinding vormde met het Oranjekanaal naar de Drentse Hoofdvaart - gesloten voor de scheepvaart. Het verbindingssluisje is weliswaar in 2012 gerestaureerd, maar het kanaal erachter ligt er verwaarloosd bij. Een aantal jachtjes heeft van de omstandigheden gebruik gemaakt en de vroegere sluisremmingen als vaste ligplaats in gebruik genomen.

Ons rest niets anders dan rechtdoor varen, de haven van Emmen in. Daartoe moeten eerst alle lampen en schijnwerpers van het dak geschroefd worden, zodat de Noorderzon onder de laatste - en laagste - vaste brug door kan. Dan kunnen we ongehinderd de haven van Emmen in... behalve dan dat er helemaal geen haven van Emmen te ontdekken valt. Niets dan een eindeloze hoeveelheid grindbergen en verwaarloosde oevers aan beide kanten. Nergens een mogelijkheid om aan te leggen, ook niet geïmproviseerd! En het wordt alsmaar ondieper naarmate we verder komen in dit doodse en een beetje onheilspellende water.

Na anderhalve kilometer loopt het havenkanaal roemloos dood op een door een dam vervangen brug. En dus gaat het anderhalve kilometer achteruit varend terug naar de plaats waar het voormalige Oranjekanaal vroeger aansloot, en op de driesprong vinden we drie stevige bomen die de Noorderzon wel een nachtje kunnen houden, natuurlijk na eerst door ons te zijn voorzien van een bescherming

tegen het schuren van de touwen. Veel scheepvaart zal hier 's nachts niet voorbijkomen.

Hoe dan ook, we zijn in Emmen beland, en wel op het verste punt waar men met een schip van de afmetingen van de Noorderzon over de kanalen in dit gebied kan komen. En ja hoor, daar gaan we weer: vroeger kon je – met een iets kleiner schip weliswaar -- van hieruit kiezen. Via het Oranjekanaal was de Drentse Hoofdvaart bereikbaar, waar men bij de plaats Smilde kon uitkomen. Door Klazienaveen zette de Verlengde Hoogeveense Vaart zich voort naar het Duitse Süd-Nordkanaal, dat het Haren-Rütenbrockkanaal met het Coevorden-Picardiëkanaal verbond. Maar men kon ook het verlengde Oosterdiep bevaren naar Emmer-Compasuum, waar het Stads-Compasuumkanaal de verbinding vormde met Ter Apel en het Stadskanaal naar Veendam en verder. Dit hoofdstuk lijkt wel een litanie van verloren vaarwegen.

En dáár verschijnt, voor het eerst, een lichtpuntje aan de horizon: sinds enkele jaren is er zowaar een NIEUWE vaarverbinding aangelegd! Niet ver boven de Oranjesluis en net ten Noordwesten van de brug in de A37 komt het splinternieuw gegraven Koning Willem Alexanderkanaal (vaak nog aangeduid met de naam Vaarweg Erica-Ter Apel of Kanaal Emmen-Ter Apel) in de Bladderswijk uit. Met twee enkele sluizen en een dubbelsluis voert het kanaal schepen van de Bladderswijk naar het Scholtenskanaal, het Veenparkkanaal en tenslotte het Verlengde Oosterdiep. En in dat Oosterdiep heeft, Goddank, de sloop- en dempwoede nu eens níet toegeslagen, integendeel: de twee sluizen en de beweegbare bruggen op dit kanaal zijn helemaal tot aan Barnflair, waar het Oosterdiep aansluit op het Ter Apelkanaal en op het Kanaal Haren-Ruitenbroek, gerestaureerd. Eindelijk kan er dus nu met jachten tussen de Oostpunt van Drenthe en de Zuidpunt van de provincie Groningen worden gevaren, en zelfs verder naar Duitsland, voor wie dat wil.

Vanuit de Bladderswijk de nieuwe vaarweg indraaiend, onder een vaste brug door, komen we eerst bij de Spaarsluis, waar het een stukje omhoog gaat. Daarna slingert het kanaal zich – gelukkig al snel wég van de autoweg – naar het Oosterbos, waar de Koppelsuis, een tweetrapssluis, de schepen weer omlaag brengt, omdat de top van de Hondsrug inmiddels gepasseerd is. Dan gebruikt de verbinding een aantal van de oude 'wijken' (veenkanalen) om een paar keer achtereenvolgens links- en rechtsaf te slaan tot in het Veenpark, bij Barger-Compasuum, de Veenparksluis wordt bereikt. Weer een aantal haakse hoeken verder komt het Veenparkkanaal dan in het Verlengde Oosterdiep uit, net boven de plaats waar dit midden in Barger-Compasuum (alweer!) was afgedamd.

Vanaf Barger-Compasuum – waar men desgewenst in het doodlopende stuk van de vaart kan afmeren – voert het Oosterdiep in een kaarsrechte lijn via twee gerestaureerde sluizen naar Emmer-Compasuum, waar óók goede

ligmogelijkheden zijn. Daar maakt het kanaal een hoek van ongeveer 45 graden, om dan opnieuw in een vrijwel rechte lijn naar het Groningse Munnekemoer te gaan en vandaar pal Noord naar Barnflair, waar het gerestaureerde deel van de verbinding aansluit op het Achtste Verlaat, in het Ter Apelkanaal, pal naast de afslag van het Haren-Ruitenbroekkanaal waarlangs men naar het Dortmund-Eemskanaal bij Haren kan varen.

Van de overige Drentse kanalen, zoals het prachtige Oranjekanaal, is niets meer over. Daarom moet iedereen die vanuit Emmen-stad wil terugkeren met zijn schip, terug richting Erica en Nieuw-Amsterdam. Tenzij ooit nog een bevlogen bestuurder besluit om ook het Oranjekanaal... Maar dát hebt u ook al eerder gehoord!

Wie toch in ons kielzog naar Emmen wil varen, kan vanuit die stad prachtige wandel- en fietstochten in de omgeving maken: de hunebedden vormen de meest beroemde lokale attractie, maar ook het Noorder Dierenpark biedt veel leerzaam vermaak. De stad Emmen zelf is een samenraapsel van oude woonkernen, waartussen zich veel parkachtig bos bevindt, zodat er van een feitelijk stadshart geen sprake is. Wie te voet de stad wil verkennen, is dus gewaarschuwd voor een behoorlijk lange wandeling!

1.7 Verlengde Hoogeveense Vaart en Hoogeveense Vaart

Ons besluit om het doodlopende kanaal naar Emmen te bevaren, uit nieuwsgierigheid, leek te garanderen dat we de volgende dag op ons dooie gemak Meppel zouden kunnen halen, gewoon door de Verlengde Hoogeveense Vaart en de Hoogeveense Vaart te volgen. Daartoe hoefden we - naar we dachten - alleen maar terug te varen over het piepkleine vaarwater tussen Nieuw-Amsterdam en Emmen, en met een gestaag gangetje de relatief rechte lijn naar het westen volgen.

Dus vertrokken we niet erg vroeg. Het liep al tegen tienem toen de trossen losgingen van de bomen die ons, bij gebrek aan echte 'aanknopingspunten', tot bolders hadden gediend. De terugkeer naar Nieuw-Amsterdam, waar de uitmonding van het Stieltjeskanaal ligt, verliep inderdaad voorspoedig. Zowel de Oranjesluis als sluis Erica schutte ons in recordtijd, en ook de tussenliggende bruggen draaiden dit keer vlot. Een klein uur na vertrek waren we dan ook weer terug op het punt waar we een dag tevoren de Verlengde Hoogeveense Vaart bereikten.

Na het passeren van de kruising bleek onze misrekening al spoedig: de breedte en diepte van de vaart waren niet groter dan van het Oranjekanaal of het Stieltjeskanaal, maar juist veel kleiner! De breedte bedroeg nauwelijks tweemaal de breedte van de Noorderzon, terwijl de diepte volgens de dieptemeter op de meeste plaatsen nauwelijks de 1,50 meter (onder het vlak) haalde. Tot overmaat van ramp werd het vaarwater ook nog gekruist door tientallen bruggen, allemaal nog geen zes meter breed. De boegschroef van de Noorderzon stond dan ook vrijwel de gehele dag aan om de dwarswind te compenseren als we zo langzaam mogelijk door de smalle openingen schoven.

Nee, in plaats van een dag van opschieten werd het een dag van hard werken. Tussendoor even koffie maken of een krant lezen was er niet bij. Iedere keer als de autopiloot aangezet leek te kunnen worden, doemde er weer een brug, een versmalling, een scherpe bocht of een afgemeerd jachtje op, zodat de aandacht van de roerganger weer nodig was.

Maar eerlijk is eerlijk: we hadden ook niet gedacht dat een kanaaltje met een zo plebejische naam als 'Verlengde Hoogeveense Vaart' zo'n prachtig vaarwater zou zijn. De schitterende landschappen aan weerszijden van het kanaal houden de aandacht onafgebroken vast. Prachtige boerderijen, schitterende oude dijkhuisjes, pittoreske dorpjes, en wat vooral opviel: de rust en de ruimte. De mensen zitten hier niet boven op elkaar, zoals in het westen, en dat merk je aan hun manier van doen. Mensen nemen even de tijd om naar een passerend schip te kijken, ze groeten beleefd, ze rijden een stukje langs de vaart mee om het schutten te volgen, of ze hebben een grap of een vriendelijk woord over voor de bemanning. En dat alles in de volmaakte rust en stilte die dit agrarische gebied kenmerkt. Nee, we hadden al snel in de gaten dat je toervaarders niet helemaal naar Frankrijk hoeft te sturen om ze door idyllische gebieden te laten varen!

Over Frankrijk gesproken: de afmetingen van het kanaaltje zijn vergelijkbaar met die van de kleinste Franse verbindingskanalen, zoals het Canal de la Marne au Rhin, het Canal de l'Est of het Canal Latéral à la Loire. Zelfs de sluizen zijn even groot: 40 bij 5 meter. Gelukkig zijn er daar maar twee van, die in Erica en in een dorp met de toepasselijke naam 'Noordsche Schut', net voor Hoogeveen. We troosten ons dan ook met de gedachte dat we op een traject van dezelfde lengte in Frankrijk niet twee sluizen en dertig bruggen, maar twee bruggen en dertig sluizen gepasseerd zouden zijn.

Over de problemen van schepen in zeer krappe sluizen hadden we het al eerder. Maar ook het varen in een kanaaltje dat vrijwel precies breed en diep genoeg is voor een geladen schip, brengt een aantal problemen met zich mee, waar veel pleziervaarders absoluut geen weet van hebben, en die daarom de reden zijn voor veel onnodige ergernis en onbegrip.

Wat de pleziervaarder doorgaans van de breedteproblemen merkt, is de neiging van geladen schepen precies in het midden van het kanaal te blijven varen. Kwaadwillenden denken daarbij onmiddellijk aan het stereotype van de koppige beroepsschipper die weigert opzij te gaan voor zoiets belachelijks als een pleziervaarder. Niets is echter minder waar: het geladen vrachtschip kán niet opzij, al zou de schipper het willen. Doorgaans is een kanaal alleen in het midden diep genoeg voor geladen schepen, dus als een beroepsschipper galant plaats zou willen maken voor een tegenligger of oploper, loopt hij stomweg aan de grond! Vergeet niet dat een afgeladen binnenvaartschip al gauw een diepte van meer dan twee meter nodig heeft. In zulke smalle watertjes als de Verlengde Hoogeveense Vaart kan een beroepsschip een jacht dan ook alleen voorbijlopen als het jacht genoeg heeft aan de helft van de resterende breedte naast het beroepsschip. En dat heeft niets te maken met koppigheid of onwil van de schipper!

Ook de geringe diepte op zich speelt een rol. Immers, een diepstekend geladen schip zal, net zoals bij het inlopen van een krappe sluis, een berg water voor zich uit duwen, die niet genoeg ruimte heeft om langs het schip naar achter te stromen en het daar ontstane dal te vullen. Dit effect noemt men zuiging, en die zuiging heeft als vervelend gevolg een verlaging van de waterstand naast het schip. Vaart een zwaar afgeladen vrachtschip dus te snel, dan wordt het door zijn eigen zuiging naar beneden getrokken, zodat er nog minder ruimte overblijft, enzovoort. Het netto effect van dit alles is dat zware schepen in smal en ondiep water slechts luttele kilometers per uur kunnen varen.

Ook voor de watersporter heeft deze zuiging gevolgen. Men kan zich voorstellen dat als het water van één schip al zuiging veroorzaakt, twee naast elkaar varende schepen dat in dubbele mate doen. Tussen die twee schepen daalt de waterstand dan ook dubbel zo sterk, met als gevolg dat ze, door het iets hogere water aan de andere kanten, naar elkaar toe gedrukt worden. Daarom is het oplopen van een

zwaar geladen schip in een smal kanaal alleen mogelijk, als het zware schip vrijwel gaat stilliggen. Dat betekent dat men nooit een beroepsschip in zo'n vaarwater moet passeren, tenzij men daartoe nadrukkelijk wordt uitgenodigd door de beroepsschipper!

Als schepen elkaar tegenkomen, werkt de zuiging andersom: de schepen worden uit elkaar gedrukt'. Daardoor is de kans een tegemoetkomend schip te raken vrijwel uitgesloten, ondanks het soms paniekerige stuurgedrag van onervaren watersporters bij het tegenkomen van een groot schip. Het is maar dat u het weet: Was het wel uw stuurmanskunst waardoor het laatst zo goed ging?

De Verlengde Hoogeveense Vaart dateert uit 1851, toen de al bestaande Hoogeveense Vaart werd doorgetrokken tot bij Emmen. De verbinding met het Duitse Süd-Nordkanaal werd in 1893 tot stand gebracht, tegelijk met het Stieltjeskanaal, het Stads-Compascuumkanaal en het Oranjekanaal. De reden van deze bedrijvigheid in de kanalenbouw was de ontginning van de veenlanden in de buurt van Emmen en Klazienaveen, die de aanleg van goede vervoersmogelijkheden nodig maakte. De huidige Verlengde Hoogeveense Vaart is nog precies dezelfde als vlak na de opening in 1851.

Het kanaal voert door een aantal bebouwde kommen, hoewel geen van alle groter dan een klein dorpje. Veenoord, Holsloot, de Haar, Grevenberg, Zwinderen, Geesbrug, Nieuweroord en het al genoemde Noordsche Schut zijn de metropolen langs deze vaart. Het zijn allemaal rustige dorpjes, waarvan enkele wel een bakker en een slager hebben, zodat men er terecht kan voor de dagelijkse levensbehoeften.

Wij kwamen precies om twaalf uur in Veenoord te liggen. Om twaalf uur sluiten de brugwachters een halfuur hun brug om te gaan lunchen. Wij kochten bij de ambachtelijke bakkerij van Veenoord uitstekend brood. Na precies een halfuur draaide de brug voor ons open.

Vele kilometers verder gebeurde er iets wat op dit soort kanalen onvermijdelijk schijnt te zijn: in Zwinderen naderden we een van de weinige nieuwe bruggen, een hypermoderne basculebrug, die lang tevoren al een rood-en-groen opvaarsein gaf. Langzaam op de brug toe varende verbaasden wij ons over het feit dat er ondanks het sein geen beweging in het brugdek kwam. Pas toen we vlak voor de brug waren, ging het dek aarzelend twintig centimeter omhoog, om vervolgens tot onze grote schrik bewegingloos te blijven hangen! Achteruitslaand brachten we het schip volledig tot stilstand, en wachtten af wat er zou gebeuren. Eerst ging de brug weer naar beneden, daarna volgde een tweede poging, met al even weinig resultaat. Een derde poging, nu nadat eerst de slagbomen voor het verkeer weer open en dicht waren gegaan, had al evenmin succes. Wat de brugwachter ook probeerde, handbediening, elektrische bediening, niets werkte.

Ik besloot ter plaatse poolshoogte te nemen, en kreeg van de brugwachter te horen

dat ons schip het eerste grote schip sinds weken was, en uitgerekend nu weigerde die 'verdomde rot-brug' dienst! Goede raad bleek duur. De enige oplossing bleek te bestaan uit een telefoontje naar- jawel - Assen, waarvandaan iemand van de servicedienst het euvel moest komen verhelpen. Drie kwartier later arriveerde er inderdaad een busje met een monteur erin. Het moet gezegd worden, de man had de brug binnen tien minuten open, waarna wij onze reis konden vervolgen, opgelucht dat we niet enkele dagen in Zwinderen hoefden te bivakkeren.

Toen we na dit oponthoud om vijf minuten voor vijf de sluis van Noordsche Schut binnenvoeren, viel ons oog op een bordje, waarop parmantig vermeld stond dat de sluis slechts tot 17.00 uur bediend wordt! Alleen door een ongelofelijke dosis geluk hadden we de sluis nog nét gehaald. De twee bruggen die nog volgden tot de Hoogeveense Vaart werden wél tot 19.00 uur bediend. Een vreemde zaak.

Zo voeren we om kwart over vijf de eigenlijke Hoogeveense Vaart op, om gelijk bakboord uit te draaien richting Meppel, in de overtuiging dat we nog wel een eindje verder konden komen. Maar al bij de eerste sluis, de Nieuwebrugsluis, hoorden we van de sluiswachter dat er verderop richting Meppel geen goede gelegenheden meer zou den zijn om af te meren, en aangezien wij de auto op de wal wilden takelen, besloten we dat dan maar hier in de sluis te doen, en daarna beneden aan de sluisremming vast te maken voor de nacht.

De volgende dag resteerde nog slechts de Hoogeveense Vaart. In vergelijking tot de prachtige Verlengde versie is de Hoogeveense Vaart een deceptie van de bovenste plank. Een breed, maar ondiep vaarwater, opgesloten tussen stalen damwand-oevers, met een drietal identieke sluisen; die kunnen weliswaar schepen tot zeshonderd ton schutten, maar dergelijke schepen kunnen er vanwege de diepte niet eens varen! Het kanaal is een modernisering van een veel oudere vaart, die men nog af en toe aan weerszijden kan ontwaren: soms ligt er ineens een brugje over een doodlopend stuk water naast het kanaal. Ze lijken op de typische ophaalbrugjes die nog altijd dienst doen over de Verlengde Hoogeveense Vaart, en een zekere weemoed bekruipt je als je bedenkt hoe het er hier vroeger zal hebben uitgezien.

De Hoogeveense Vaart is veel ouder dan de Verlengde Hoogeveense Vaart. Al rond 1630 was er een bevaarbare verbinding met het huidige Hoogeveen (toen nog een veengebied zonder enige bewoning) tot stand gebracht door aanpassing van het Oude Diep. Deze aanpassing was bedoeld ter ontsluiting van de veengebieden en werd de Echtener Nieuwe Grift genoemd. Toen midden in het veengebied een vestiging ontstond die de naam Hoogeveen kreeg, werd het vaarwater een kleine tweehonderd jaar geleden omgedoopt in Hoogeveense Vaart. Uit het huidige aanzien van deze vaart valt deze lange historie in geen enkel opzicht meer af te leiden.

De drie sluisen in de Hoogeveense Vaart zijn efficiënt en ook hoog: een verval van

vijf tot acht meter! Dat maakt het noodzakelijk bij het naar beneden schutten goed op de lijnen te letten, want voor je het weet hang je aan de sluiswand. Overigens duiden deze sluzen erop dat er ooit plannen hebben bestaan om dit hele kanalenstelsel op te waarderen naar de eisen van de moderne tijd. Vreemd dat daar voorbij Hoogeveen nooit meer iets van terechtgekomen is.

De relatief korte kanaalpanden tussen de sluzen en de grote watermassa van iedere schutting veroorzaken, samen met de geringe diepgang van het kanaal, een typisch effect waar men bij het in- en uitvaren van de sluzen op bedacht moet zijn: de zogenaamde 'reflux' of terugloop. Water dat uit een sluis in het lagere pand wordt gestort (of ook, maar minder, water dat door een sluis aan het hogere pand wordt onttrokken) veroorzaakt tussen de twee sluzen een soort heen en weer kaatsende golf, die ervoor kan zorgen dat men bij het inlopen van een sluis plotseling vooruit schiet, of bij het uitvaren plotseling wordt achteruitgezet. Het risico om daardoor tegen de sluisdeuren terecht te komen is zeker niet denkbeeldig. Ook geladen schepen die in de kanaalpanden varen, veroorzaken met hun boeggolf soortgelijke heen en weer kaatsende ('staande') golven. Het is zaak daar bij het invaren van sluzen op voorbereid te zijn, en nooit de voortros of achter-spring los te maken voordat men weer gas kan geven om uit de sluis te varen. Deze veiligheidsmaatregelen voorkomen dat men door een golf wordt verrast.

Voorbij de plaats Meppel (die ver ten zuiden van het centrum wordt gepasseerd) mondt de Hoogeveense Vaart tenslotte uit in het Meppelerdiep, dat dankzij de industrie in deze nijvere plaats een veel gangbaarder, dieper en breder kanaal is dan de tot nu toe bevaren waterwegen. Hoewel het Meppelerdiep zich een beetje slingerend door het landschap beweegt, is het breed genoeg voor de allergrootste binnenschepen, en diep genoeg voor de zwaarste transporten. Als men bedenkt dat deze vaarweg bij Meppel doodloopt in niets dan piepkleine vaarwegen (Drentse Hoofdvaart, Hoogeveense Vaart en Meppeler stadsgrachten), mag het een wonder heten dat de vaarweg nog zo'n hoge klasse scoort.

Op Google-Earth kan men zien, dat het laatste stuk van de Hoogeveense Vaart vroeger niet de grote zuidelijke bocht maakte die er nu is, maar vanaf de Rogatsluis vrijwel rechtuit naar het centrum van Meppel liep. De vaart sloot vroeger dan ook via de stadgrachten van Meppel aan. Dat maakte Meppel tot een belangrijk scheepvaartcentrum in de tijden van de veenvaart. De vertakkingen van de grachten bij Molen de Vlijt, waar het laatste sluisje van de 'oude' Hoogeveense Vaart nog altijd ligt, en de viersprong verderop bij de Kaapbruggen laten dit belang nog goed zien. Met zijn goede aanmeermogelijkheden en zijn gezellige centrum is Meppel een overnachting meer dan waard.

Een laatste verbinding, vanaf de vertakking bij de Kaapbruggen in Meppel, is de Drentse Hoofdvaart, een idyllisch vaarwater met zes kleine sluisjes langs Havelte, Uffelte, Diever, Hoogersmilde en Smilde naar de Noord-Willemsvaart bij Assen.

Hoewel het voor de hand zou liggen om ook deze toeristische hoofdroute – nota bene naar de hoofdstad van Drenthe – juist hier in de beschrijving op te nemen, was er voor ons een probleem: de schutlengte op de Drentse Hoofdvaart was een paar meter te kort voor de Noorderzon! Daarom is deze vaarweg niet hier, maar in hoofdstuk drie beschreven. De Drentse Hoofdvaart heeft niet alleen verbindingen met het al beschreven Oranjekanaal (wat gesloten is) maar óók, veel belangrijker, met de Opsterlandse Compagnonsvaart, die met de Friese meren en met de Kuinder en Tjonger verbindt, en verderop met de nieuwe Haven van Assen en de Noord-Willemsvaart, waarlangs Groningen bereikt kan worden. Zie daarvoor dus hoofdstuk 3.

1.8 Meppelerdiep en Zwarte Water

Van de monding van de Hoogeveense Vaart voert het Meppelerdiep als men rechtsaf slaat naar de stad Meppel – die via de oude vaart niet meer te bereiken is – en eventueel naar de Drentse Hoofdvaart, en als men linksaf slaat naar het Zwarte Water, de vreemde, rivierachtige vaarverbinding tussen Zwolle, Hasselt, Genemuiden en het Ketelmeer.

Het Meppelerdiep heeft tegenwoordig het aanzien van een kanaal, hoewel er, zoals nog te zien is aan de vele bochten, veelvuldig gebruik is gemaakt van bestaande natuurlijke waterlopen. Al in de middeleeuwen was het Meppelerdiep een van de weinige waterwegen die voor redelijk grote schepen bevaarbaar waren. De stad Meppel dankt zijn groei en welvaart aan deze verbinding. Immers, de provincie Drenthe was in vroeger eeuwen over land zeer moeilijk bereikbaar, opgesloten tussen Zuiderzee en de talloze veengebieden aan de zuid- en oostgrens van de provincie. Deze veengebieden waren in feite uitgestrekte moerassen, waar vervoer over land vrijwel onmogelijk was door de drassige ondergrond. Door de bereikbaarheid van Meppel per schip ontstond in deze plaats een grote handelsbedrijvigheid, die nog toenam toen als gevolg van de turfwinning de streek een geweldige rijkdom aan brandstof kon leveren aan de rest van de Verenigde Provinciën.

Het brede kanaal slingert zich pormantig door het overwegend agrarische landschap, in de verte vergezeld van een van de vele provinciale wegen in dit gebied. De aansluitingen op de Beulakerwijde en de Arembergergracht zijn de enige aftakkingen van het kanaal, dat bij Zwartsluis in een soort delta uitmondt die in twee vertakkingen het Zwarte Water bereikt. De ene vertakking voert via de Meppelerdiepsluis, een schutsluis die vrijwel altijd openstaat, met een brug erover; de andere voert naar hetzelfde Zwarte Water, maar dan via een oudere schutsluis, die toen de grotere sluis nog alleen een keersluis was bij bijzondere waterstanden in het oostelijke IJsselmeer (waarmee het Zwarte Water in open verbinding staat) gebruikt kon worden om bij gesloten keersluis de passage van schepen veilig te stellen. De oude sluis is tegenwoordig niet meer in gebruik, voor de vaart naar het Zwarte Water moet men via de nieuwere Meppelerdiepsluis varen.

Zwartsluis is vooral bekend om zijn scheepsbouw en -reparatie, en dat is goed te zien als men door het kleine plaatsje vaart: op beide oevers wordt nijver gewerkt aan talloze binnenvaartschepen van allerlei omvang en vorm. Van jacht tot rijnvaarttanker, alles wordt hier gerepareerd, gemoderniseerd, aangepast of verbouwd, of gewoon onderhouden.

Enmaal op het Zwarte Water vaart men in een heel ander soort vaarweg dan het Meppelerdiep, om maar te zwijgen over de kleinere vaarwegen verderop in het achterland. Het Zwarte Water heeft de sfeer en het uiterlijk van de grote rivieren: een breed, bochtig vaarwater, met riet begroeide oevers, winterdijken en hier en

daar boeien die de loop van het vaarwater markeren. Men waant zich op de Lek of de Waal als men van Zwartsluis naar Zwolle vaart.

Toch bedriegt ook hier de schijn. Hoewel het Zwarte Water oorspronkelijk (nog voor de middeleeuwen) een van de mondingen van de Gelderse IJssel geweest moet zijn, is de verbinding met deze rivier al eeuwen geleden verloren gegaan. Sinds de middeleeuwen was het Zwarte Water niet veel meer dan een dode rivierarm. Dat dit water nu toch zo breed en zo diep is, is in feite te danken aan zandwinning ten behoeve van de woning- en wegenbouw. Nu is de vaarweg, niet in het minst door onlangs tot stand gebrachte verbindingen met Zwolle en de IJssel, weer een redelijk belangrijke transportroute.

Wie in Zwartsluis niet ergens in de oude arm van het Meppelerdiep heeft vastgemaakt, kan dat desgewenst in het Zwarte Water alsnog doen: uit de Meppelerdiepsluis komend hoeft men alleen maar een stukje stuurboord uit te gaan om bij een riante jachthaven te komen. Iets verderop is de invaart naar de oude sluis, waar meer-gelegenheid is voor de wat grotere schepen. Maar wij varen bakboord uit.

Het Zwarte Water voert langs de stad Hasselt, waar de stadsgrachten bevaarbaar zijn voor kleine schepen, maar waar men ook al enkele kilometers benoorden de stad kan afslaan naar de oude 'strang' die De Molenwaard heet, en waar een grote jachthaven gebouwd is. Beide bieden goede aanlegmogelijkheden, terwijl groetere schepen in het eigenlijke Zwarte Water, bij de brug, ook ligplaats kunnen nemen. Ook in de westelijke oever zijn wat verderop nog twee jachthavens, ongeveer op de plaats waar de 'strang' in de oostoever uitkomt, die vroeger ook met de Dedemsvaart in verbinding stond.

Deze vaart, die uitstekend past in de 'litanie van gesloten vaarwegen waar dit hoofdstuk steeds meer op gaat lijken, werd in 1811 op initiatief van baron van Dedem gegraven tussen Hasselt en Coevorden, om precies te zijn in de westelijke stadsgrachten. De vaarweg was een iets noordelijker verbinding tussen de omgeving van Zwolle en de oostelijker gelegen waterwegen dan het latere Kanaal Zwolle-Vroomshoop, dat uit 1853 dateerde. Het kanaal van baron van Dedem zou voor grote bloei van de streek zorgen, maar ging uiteindelijk toch verloren doordat de turfwinning en dus de turfvaart terugliepen. Tenslotte werd in 1957 een deel van de vaarweg gesloten voor de scheepvaart. In 1969 bleek er zo weinig scheepvaart op het overgebleven deel van de Dedemsvaart te zijn, dat de regering besloot om ook de rest van het kanaal maar te sluiten. Sindsdien is het grootste deel van het traject van de Dedemsvaart opgeofferd aan de aanleg van wegen, waartoe de relatief rechte kanaalpanden zich uitstekend leenden. Dat de bestuurders hier lering uit mogen trekken voor wat betreft de wenselijkheid van doorgaande vaarverbindingen: aan een doodlopende vaarweg heeft niemand iets!

Bezuiden Hasselt resteren nog slechts enkele kilometers vaarwater tot de

buitenwijken van de stad Zwolle, waarmee het Zwarte Water sinds het begin van de vorige eeuw een verbinding heeft. In het stuk tussen Hasselt en Zwolle mondt de Overijsselse Vecht uit, die nog tot Ommen bevaarbaar is, en voor kleinere schepen zelfs weer helemaal tot aan De Haandrik (al moet men zich vooraf vergewissen van de mogelijkheid om de nieuwe kleine sluisjes bij Junne en Hardenberg te kunnen passeren!). Door zijn twee sluizen bevat de Vecht vrijwel altijd voldoende water voor niet al te diep stekende vaartuigen.

Ooit werd de rivier tot aan de stad Nordhorn bevaren door kleine schepen. Later kwam deze verbinding te vervallen door de aanleg van het Overijssels Kanaal van Zwolle via Vroomshoop en Almelo naar Nordhorn. Aan de Duitse kant had Nordhorn via het Ems-Vechtekanaal en het Süd-Nordkanaal verbindingen met het achterland, zodat de vaarweg over de Vecht van niet gering belang was voor het vervoer over water. Nu kunnen hoger op de rivier alleen nog kleine schepen varen. Maar sinds de nieuwe sluisjes bij Junne en Hardenberg kunnen die vaak nog wel het Kanaal Almelo-De Haandrik bereiken, waarmee dus een mogelijkheid in ere is hersteld om een 'rondje Overijsselse Vecht' te varen.

De laatste kilometers Zwarte Water naar de stad Zwolle zijn, zoals al gezegd, pas aan het begin van de vorige eeuw kunstmatig aangelegd, om Zwolle een goede vaarverbinding met het IJsselmeer te geven. Ongeveer tegelijkertijd werd de Willemsvaart gegraven, die vanuit de stadsgrachten van Zwolle naar de IJssel voerde, enkele honderden meters stroomopwaarts vanaf het punt waar het tegenwoordige Zwolle-IJsselkanaal in de rivier uitkomt. De huidige verbinding dateert uit 1964. De Willemsvaart is al enige tijd helemaal buiten gebruik.

Het twee kilometer lange Zwolle-IJsselkanaal heeft de stad Zwolle ook voor de moderne vrachtscheepvaart goed bereikbaar gemaakt. Het kanaal bevat vlak bij de uitmonding een grote schutsluis, die toegang geeft tot een rond bassin, gebaseerd op het principe van de 'Eieren van Thijssen', de ronde kommen die ook bij de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek zijn gebouwd en die voorkomen dat zand wordt afgezet door de natuurlijke stroming van de rivier.

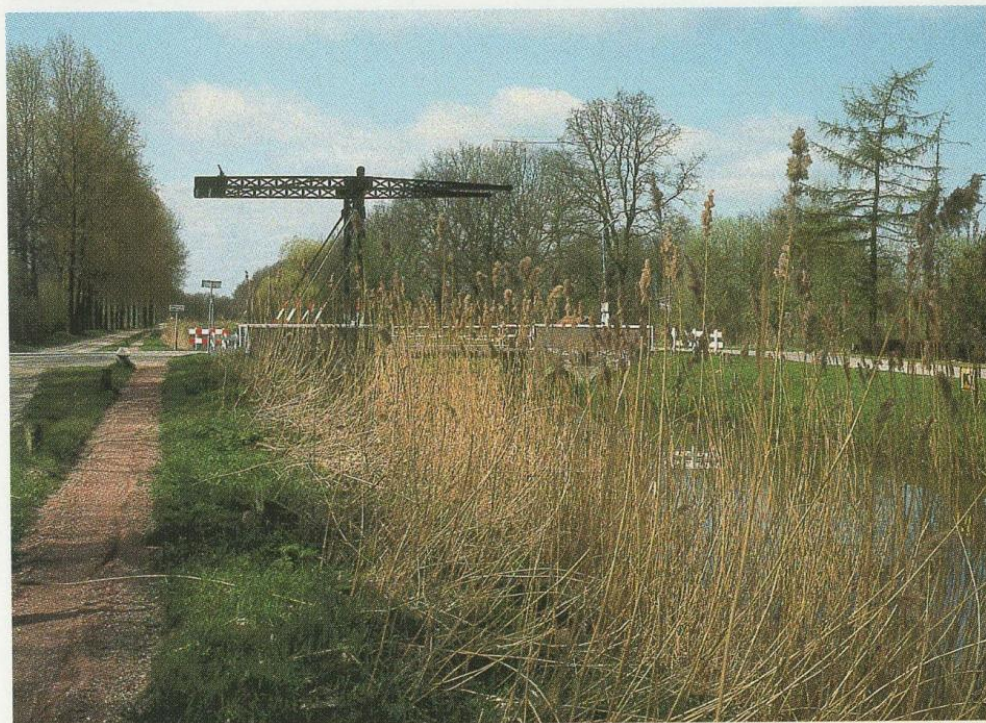
De vaart naar de stad Zwolle laat het Zwolle-IJsselkanaal 'rechts' liggen. Deze uitloper van het Zwarte Water brengt het schip tot in de stadsgrachten van Zwolle, waar men de Thorbeckegracht kan invaren, die niet de veel-puntige vestingwallen volgt, maar door de eigenlijke stad loopt en aan de zuidkant weer op de stadsgracht aansluit. Er zijn goede aanlegplaatsen in en vlak bij het centrum van deze eeuwenoude Hanzestad, waar de scheepvaart vanaf de veertiende eeuw een belangrijke rol heeft gespeeld en van waaruit de export naar het Duitse rijk grotendeels werd verzorgd. Het stadhuis, de Grote Kerk en de Sassenpoort dateren uit deze bloeitijd.

Ook na de gouden tijden van de Hanze bleef Zwolle een centrum van vervoer over water. De stad had een spilpositie in het Overijssels kanalennetwerk; destijds kon

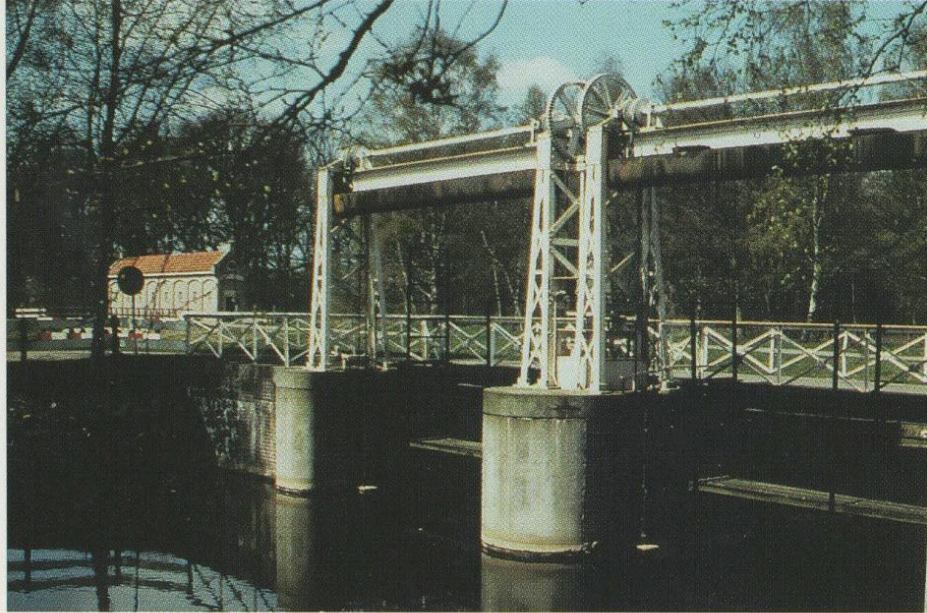
men aan de zuidkant de stad weer uitvaren, waarna men de keuze had om via het Kanaal Zwolle-Vroomshoop naar Almelo, Enschede of Nordhorn te varen, of, bij Lemelerveld, via het Kanaal Zwolle-Raalte-Deventer naar het zuiden. Beide aansluitingen zijn nu, zoals al eerder gezegd, gesloten voor de scheepvaart. Wanneer men tegenwoordig Zwolle weer wil verlaten, moet men dat doen langs dezelfde weg waarlangs men gekomen is: terug naar het noorden dus, naar het Zwarte Water. Vandaar neemt men het nieuwe Zwolle-IJsselkanaal, en van de uitmonding in de IJssel kan men, door vijftig kilometer stroomopwaarts te varen, terugkeren naar Zutphen, het punt van vertrek van deze vaarroute door Overijssel en Drenthe.



Het Kanaal Zutphen–Enschede, het belangrijkste van de Twentekanalen, doorsnijdt in rechte lijnen het Overijsselse land. Wellicht zal het ooit de vaarroute naar Berlijn worden...



De pittoreske bruggetjes van het Kanaal Almelo–Nordhorn lijken te wachten in het riet tot het eerste schip met de hoorn om opening van de brug zal vragen...



Zelfs enkele sluisjes in het Kanaal Almelo–Nordhorn zijn nog volledig intact. De bouw en het type sluis komen sterk overeen met de sluisen die men in andere kanalen in de regio vond, zelfs met die van de Drentse Hoofdvaart.



Wie de staat van onderhoud van deze dubbele sluis kolk beziet, zou zweren dat er recentelijk restauratie heeft plaatsgevonden. Wordt er dan toch gedacht aan heropening?



Net over de grens met Duitsland bevindt zich nog een volledig vervallen sluisje vlak voor Nordhorn. Kennelijk bevond het scheidingspand van het kanaaltje zich op de landsgrens, want achter de sluis is het kanaalpeil weer lager.

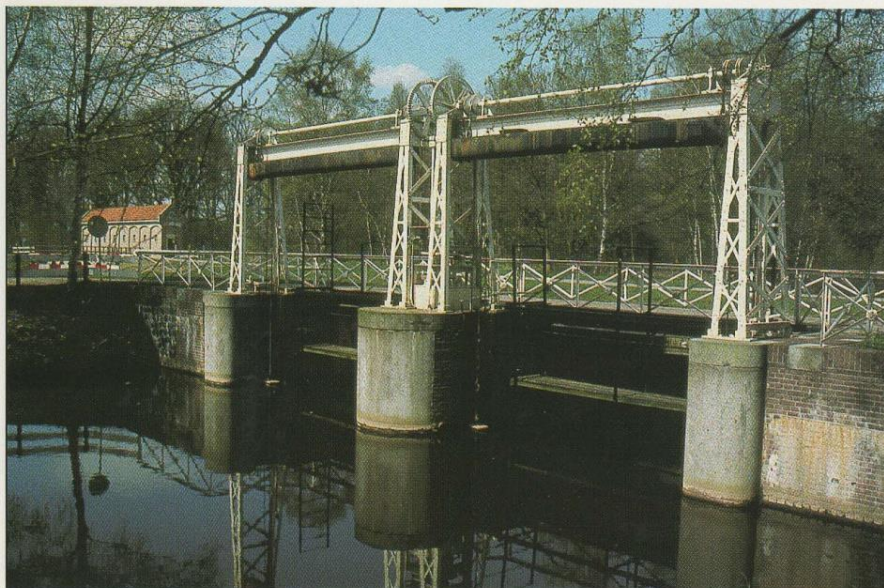


Waar de Dinkel het Kanaal Almelo–Nordhorn kruist, is een regelstuw gebouwd die doet denken aan de Ecluse-Barrage in het Zuidfranse Canal du Midi. De prachtige boogconstructie bevat de regelbare kleppen.



Vrijwel op de grens kruisen de Rammelbeek en het Omleidingskanaaltje van de Dinkel de hier afgedamde vaarweg van Almelo naar Nordhorn.





Met hefdeuren wordt de hoeveelheid water die van de Dinkel in het Kanaal Almelo–Nordhorn vloeit, geregeld.



Het Kanaal Almelo–De Haandrik doet sterk denken aan de kanalen in Noord- en Midden-Frankrijk: nauwelijks tien meter breed en slechts toegankelijk voor de kleinste nog in gebruik zijnde categorie vrachtschepen.



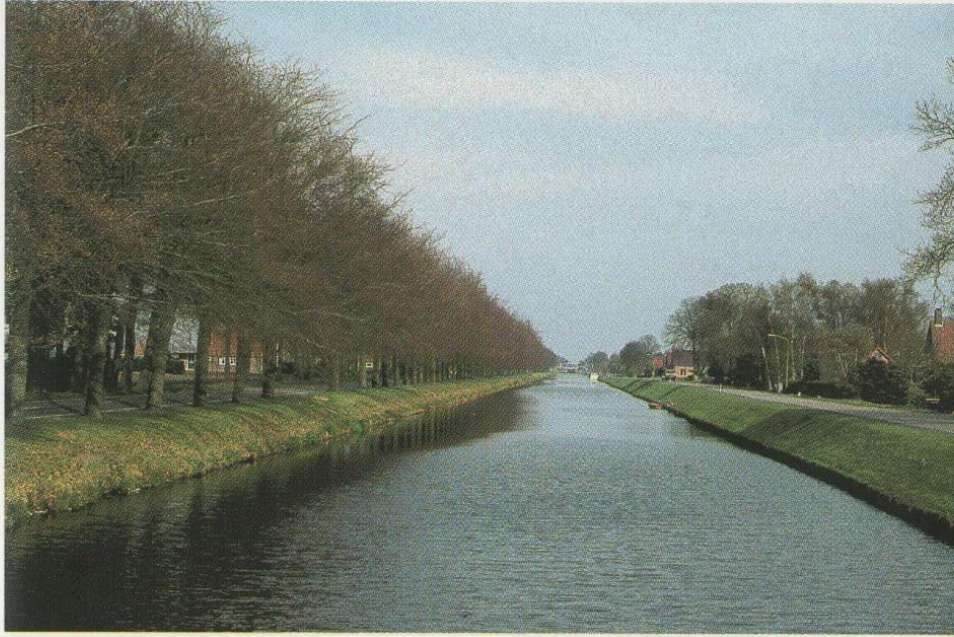
Bij Vroomshoop kan men de oude uitmonding van het Kanaal Zwolle–Vroomshoop in het Kanaal Almelo–De Haandrik ontwaren. Nu is deze vaarweg, net als het Kanaal Almelo–Nordhorn, onttrokken aan de scheepvaart.



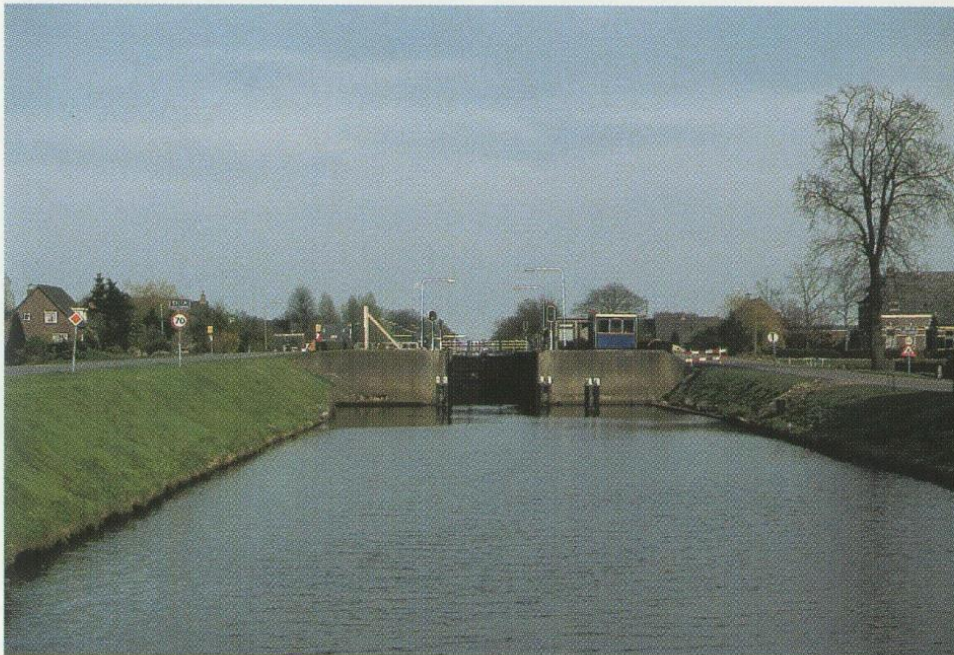
Aan beide zijden van het Stieltjeskanaal benoorden Coevorden kijkt men over het slaperige Zuiddrentse platteland, waar bijna niets de rust verstoort.



Het Stieltjeskanaal vormt de verbinding tussen het Kanaal Almelo-De Haandrik en de Verlengde Hoogeveense Vaart, die aan de horizon zichtbaar is door de bomenrij die dit kanaal omzoomt.



De Verlengde Hoogeveense Vaart is een typisch voorbeeld van kanalenbouw in Drente: lange, rechte panden met - aan de einder - piepkleine sluisjes. Zo zijn ook de Drentse Hoofdvaart en het Oranjekanaal destijds aangelegd. Nu ademt het kanaal de landelijke rust van de streek, er komt nauwelijks nog beroepsvaart.



Schutsluis Erica is niet genoemd naar de vrouw van de sluiswachter, maar naar het dorpje op de oever. De sluis kan hoogstens een 'spits' van 40 bij 5 meter schutten.



In Emmen loopt het Oranjekanaal tegenwoordig dood op een niet meer in gebruik zijnd sluisje, waardoor vroeger schepen richting Smilde konden varen. Nu liggen er wat afgemeerde jachtjes te dromen in de avondzon.



De Bladderswijk verbindt de Verlengde Hoozeveense Vaart met het restant van het Oranjekanaal. Vroeger kon men op de kruising rechtdoor varen langs Klazienaveen naar het Duitse Süd-Nordkanaal en naar de verbindingskanalen met het Stadskanaal in Groningen.

2 De wateren in het noordwesten van Overijssel

Niet voor niets heeft de ANWB een afzonderlijke waterkaart uitgegeven voor de 'kop van Overijssel', het gebied tussen Meppel en Lemmer. Daar bevindt zich namelijk een fijnmazig net van prachtige waterwegen door stille en fraaie natuurgebieden, slechts af en toe onderbroken door meer toeristische fenomenen zoals het dorp Giethoorn of de camping van Ossenzijl. De kleinschalige riviertjes, kanaaltjes en meren in dit gebied lenen zich uitstekend voor eindeloze tochten, waarbij snel varen taboe is, en waar rust en vogelgezang de plaats innemen van stadse drukte en lawaai. De stadjes en dorpjes in dit gebied zijn meestal slaperig, maar vriendelijk. Voor alle soorten watersport is er iets te vinden: er wordt gezeild, gezwommen, gesurft, er worden toertochten gevaren, er wordt gekanoed, geroeid, zelfs gedoken en gefietst. Maar er wordt niet gewaterskied of geracet in speedboten!

Noordwest-Overijssel heeft vaarverbindingen naar de rest van Overijssel en naar Drenthe en Groningen via het Meppelerdiep en het Zwarte Water, naar Friesland via de Linde en de Kuinder, en naar de Noordoostpolder via het Kadoelermeer en de Zwolse Vaart. Daardoor is de streek uitstekend geschikt om 'op doortocht' te worden aangedaan, ook voor degenen die hun thuishaven aan de andere kant van het land hebben. Men zal er geen spijt van krijgen!

2.1 Van het Meppelerdiep naar de Linde

Een van de routes door Noordwest-Overijssel voert van het Meppelerdiep bij Baarlo via de Beukersgracht, de Belterwijde, het Kanaal Beulakerwijde-Steenwijk en het Kanaal Steenwijk-Ossenzijl naar de Linde, die hier de grens vormt met de provincie Friesland. Dit is om tal van redenen de drukste route van dit gebied. Ten eerste passeert men het zeer toeristische plaatsje Giethoorn, en ten tweede biedt de route de ruimste kruiphoogte en diepgang, zodat ook de wat grotere vaartuigen er gemakkelijk uit de voeten kunnen.

Vanaf het Meppelerdiep bereikt men de Beukersgracht via de Beukersschutsluis, een niet te grote, maar nog altijd redelijk ruime sluis waarin men afdaalt naar het niveau van het Giethoornse Meer en alle omliggende wateren. Al meteen ziet men het voor dit venige en moerassige gebied typische landschap: laag liggende weiden, soms afgewisseld met beboste eilandjes of echte woeste stukken moerasgrond, waarin het water hier en daar meertjes en plassen heeft gevormd, zoals de Belterwijde, waarin men enkele kilometers na de sluis uitkomt. De Belterwijde is tegenwoordig in twee helften gedeeld door de Provinciale weg, die over een dijk midden door het meer loopt; daardoor is een deel van het fraaie uitzicht verloren gegaan. Wel is De Blauwe Hand, de brug waarover de weg naar Giethoorn afbuigt, een stuk gemakkelijker te vinden: men hoeft alleen de dijk maar te volgen en men komt er vanzelf.

Is men de beweegbare brug van De Blauwe Hand eenmaal voorbij, dan splitst het vaarwater zich: bakboord (naar het westen) kijkt men over de enorme Beulakerwijde, het grootste meer in deze streek. Rechtdoor, stuurboord houdend, vaart men een stukje over het meer, afgeschermd door een lange strekdam die de vaart beschut tegen de westenwind en de golfslag, waarna al spoedig het eigenlijke Kanaal Beulakerwijde-Steenwijk bereikt wordt.

Het Kanaal Beulakerwijde-Steenwijk is weliswaar een redelijk ruim kanaal, maar toch is het hier oppassen geblazen: men vaart er op een steenworp van het beroemde dorp Giethoorn, het 'Venetië van het Noorden'. De piepkleine grachtjes die het dorp doorkruisen sluiten aan op het kanaal, zodat het er een komen en gaan is van allerlei drijvend materieel: rondvaartbootjes, punters, roeiboortjes, kano's, speedboten, visboten, en honderden jachten van passerende (en meestal aanleggende) watersporters. Het water in het kanaal golft en kolkt dan ook vrijwel altijd, net als het water in het Canal Grande in Giethoorns Italiaanse grote broer.

De wirwar van scheepvaart in twee richtingen maakt het bevaren van dit water tot een zenuwslopende bezigheid. Rustig aan is hier het devies, en wie de prachtige watertjes van Giethoorn van dichtbij wil bekijken, doet er goed aan in het kanaal of in een van de jachthavens af te meren en per punter door het eigenlijke dorp te varen. Met de eigen boot zal dat doorgaans niet lukken: een kruiphoogte van krap twee meter is al te hoog voor de smalle en lage brugjes. Wandelend kun je er ook

uitstekend komen, en je bent dan in de gelegenheid om eens vanaf de brugjes naar de scheepvaart te kijken in plaats van andersom.

Giethoorn schijnt zijn naam te danken aan de vondst van geitenhoorns in de moerassen. De meren en vaarten zijn ontstaan door de turfwinning in dit veengebied, en zowel bij de afvoer van de turf als bij de latere landbouw en veeteelt was men door de grote hoeveelheid vaarten en meren volledig aangewezen op het vervoer per scheepje. Tot de dag van vandaag worden alle zaken die op de boerderijen nodig zijn of die afgevoerd moeten worden, per schip vervoerd. Zo kan men scheepjes met melkbussen of met koeien en schapen door de grachten zien varen, maar ook scheepjes met onderdelen voor de bouw, of met voedselvoorraden en andere levensbehoeften. Zonder scheepvaart zou Giethoorn vrijwel volledig van de buitenwereld zijn afgesloten.

Het overvloedige aanbod van toeristen heeft ook aan de andere kant van de vaarweg geleid tot de ontwikkeling van recreatievoorzieningen: het resort Bodelaeke biedt vakantiehuisjes die allemaal aan het water liggen. Iets verderop langs het kanaal vindt men dan de Giethoornse jachthavens en watersportbedrijven.

Zodra men benoorden Giethoorn komt, wordt het een stuk rustiger op het vaarwater. Het kanaal volgt een vrijwel kaarsrechte lijn door het weidelandschap, en alleen de Provinciale weg op de oostelijke oever zorgt voor verstoring van de rust. Een zevental kilometers voorbij Giethoorn, na twee beweegbare bruggen en een vaste brug, bereikt men de kruising van vaarwegen bij Steenwijk, waar het Kanaal Beulakerwijde-Steenwijk, het Kanaal Steenwijk-Ossenzijl en het Steenwijkerdiep samenkomen in het vaarwater naar het centrum van deze kleine plaats.

Steenwijk, waar veel dienstplichtigen hun dienstitijd hebben door gebracht, is een typisch regionaal centrum. Het stadje is niet groot, maar men vindt er wel alles voor aanvulling van de voorraden aan boord. En er zijn voldoende aanlegmogelijkheden voor een bezoek aan deze plaats.

Het kanaal naar Ossenzijl lijkt in bijna alles op het kanaal vanaf de Beulakerwijde, met één verschil: er loopt geen weg van enige betekenis langs, zodat men hier pas echt in volmaakte rust en stilte kan varen. De vaart tot Ossenzijl is twaalf kilometer lang, en loopt ook al in een min of meer rechte lijn. Vanaf ongeveer halverwege kijkt men uit over de veenplassen en sloten van het beschermde natuurgebied de Weerribben, een vogel- en dierenparadijs. Vlak voor Ossenzijl bereikt men het gelijknamige recreatiegebied, waar veel gesurft en gezwommen wordt, en waar een goed geoutilleerde jachthaven mogelijkheden biedt voor een aangenaam verblijf.

Wie doorvaart richting Friesland, bereikt via de oude ophaalbrug van Ossenzijl en de daarachter gelegen Ossenzijlersloot na ruim een kilometer het riviertje de Linde. Via dit riviertje kan noordwaarts via de Linthorst Homansluis de Jonkers- of

Helomavaart richting Tjeukemeer worden genomen, of westwaarts via Kuinre de Kuinder worden bereikt. Wij blijven in Ossenzijl, om van daaruit deze ontdekkingsreis van Noordwest-Overijssel voort te zetten in zuidelijke richting, dus vrijwel in de richting waar we vandaan kwamen.

2.2 Van Ossenzijl naar Blokzijl via Kalenberg

De tocht over de Kalenbergergracht zal mij mijn hele leven bijblijven als een voortdurende verbazing, zowel over het vaarwater zelf als de werkelijk oogstrelende omgeving. Toen wij in Ossenzijl de invaart van de gracht in het oog kregen, hebben we voor de zekerheid eerst de kaart en de brugwachter geraadpleegd over de vraag, of ons - toch behoorlijk grote - schip echt wel via Kalenberg zou kunnen varen. Zowel de kaart als de brugwachter was optimistisch, en dus richtten wij de hoge en brede steven van de Noorderzon naar het zuiden, en voeren langzaam en voorzichtig het smalle vaarwater op. Aan weerszijden bleef naast de Noorderzon nauwelijks anderhalve meter water over!

Alert op onverhoedse manoeuvres van tegenliggers, en met een snelheid die nog niet eens een kilometer per uur bedroeg, voeren we tussen de prachtige boerderijen, luxe villa's, kort gemaaide grasvelden en treurwilgen door. Het landschap doet erg denken aan dat van de Utrechtse Vecht: meer een park dan een landelijke omgeving. Hoogstens ziet men soms, tussen de treurwilgen door, de tot ver aan de einder doorlopende weidegronden van de Weerribben.

Hoewel de Kalenbergergracht op de kaart een vrij rechte lijn volgt, zitten er in werkelijkheid een aantal lastige knikken en bochten in, die voor onze scheepslengte van 39 meter maar net te nemen waren. Alleen door zowel met de steven als met het hek tot tegen de oever te drijven kon de Noorderzon de draai maken!

Hoe verder we de gracht op voeren, des te smaller werd het vaarwater. Tenslotte, ter hoogte van het lintdorp Kalenberg (waar meer dure huizen bij elkaar staan dan in het overige deel van Overijssel), hadden we alle zicht op het water naast het schip verloren: we leken wel over de dijk te schuiven, zo smal was hier het vaarwater. Onze snelheid was inmiddels tot minder dan een halve kilometer per uur teruggelopen, zodat we over de vijf kilometer vanaf Ossenzijl tot de Heuvengracht (net voorbij Kalenberg) een volle dag hebben gevaren! Maar wat voor een dag: dit mooie water, de prachtige omgeving, de rust en stilte, het vrijwel ontbreken van autoverkeer, en de veelheid aan uitzichten, doorkijkjes, prachtige tuinen en schitterende oude bomen staan garant voor een dag van genieten en verwonderen!

De Heuvengracht vormt de verbinding tussen de monding van de Kalenbergergracht en de monding van de Wetering, die van het Grote Gat (een piepklein meertje!) naar het Giethoornse Meer loopt. Dat laatste ligt gek genoeg niet bij Giethoorn, maar bijna tien kilometer verder westelijk, vlak bij het fraaie vroegere IJsselmeerhaventje Blokzijl, waarmee het via het Noorderdiep in verbinding staat.

Via deze Wetering en het Giethoornse Meer verloopt ook onze route. We passeren het lintdorp Wetering, genoemd naar het vaarwater, met vlak daarbij de dorpjes Nederland (jawel) en Muggenbeet, waardoorheen niet alleen een watertje loopt dat ook Muggenbeet heet, maar waar ook de insecten waarvan de naam is afgeleid zich

roeren: horren voor de ramen dus!

Op het Giethoornse Meer draaien we stuurboord uit naar het Noorderdiep, dat de eerste paar honderd meter Valse Trog heet, en zich met twee zeer ruime bochten door het nu ongeloofelijk vlakke landschap naar Blokzijl kronkelt.

Op de wegenkaart van Nederland ligt Blokzijl ver verwijderd van alles wat aan zee doet denken. Het stadje wordt omringd door weiden en agrarisch gebied, en de benaming zeehaven lijkt dan ook verre van logisch. Toch is Blokzijl van oorsprong een zeehaven. Voor de drooglegging van de Noordoostpolder lag het aan de Zuiderzee, waar het tussen Lemmer en Kampen de belangrijkste havenplaats vormde. Toen de Noordoostpolder werd ingepolderd, was men nog niet op de hoogte van de nadelen van het droogleggen van nieuw land tegen het oude land aan, en dus kwam de polder gewoon tegen de kust van Noordwest-Overijssel te liggen; dit in tegenstelling tot de latere Flevopolders, die om waterhuishoudkundige redenen als eilanden voor de kust zijn ontworpen, met als bijkomend voordeel dat steden als Elburg, Harderwijk en Spakenburg hun karakter van havenstad hebben behouden.

Blokzijl was minder gelukkig, en kwam na drooglegging van de Noordoostpolder plotseling midden in het land te liggen. Alleen via het Vollenhover Kanaal, een smalle strook water die moest dienen voor de afvoer van bemalingswater van het oude achterland, bleef de stad nog per schip bereikbaar. De nieuwe sluis in Blokzijl, waarmee men op het niveau van de oude binnenhaven wordt gebracht, mondt dan ook uit in wat vroeger de zeehaven was; nu is het een prachtige, door oude koopmanshuizen omringde havenkom, en alleen de buiten gebruik gestelde zeer hoge keersluis herinnert nog aan de tijd dat het opwaaiende water van de Zuiderzee soms met man en macht buiten de deur gehouden moest worden.

Immers, de Zuiderzee kende getijden, en hoge vloed en dreigden soms de kaden van Blokzijl te overspoelen. Ook lage eb-standen waren lastig, dan viel een deel van de haven droog. De keersluis moest beide voorkomen: hoogwater werd buitengehouden, bij laagwater werd water vastgehouden.

Het stadje Blokzijl is weliswaar piepklein, maar bijzonder sfeervol. Men kan er aangenaam uit eten gaan in een van de restaurants bij de sluis. Op de (eventueel gehuurde) fiets kan men prachtige tochten in de omgeving maken, waarbij een nadere bezichtiging van de typische grens tussen het oude en het nieuwe land zeker niet mag ontbreken.

2.3 Van Blokzijl naar Zwartsluis via Ronduite

De derde en laatste route die Noordwest-Overijssel doorkruist, is de route van Blokzijl via het Giethoornse Meer, de Walengracht, de Beulakerwijde en de Arembergergracht naar het Zwarte Water bij Zwartsluis. Men passeert nergens steden of dorpen van betekenis, tenzij men wereldsteden als Belt-Schutsloot of Jonen als zodanig wil beschouwen. De route leent zich dan ook bij uitstek voor liefhebbers van natuurschoon, rust en stilte, terwijl ook vogelkijkers en natuurfotografen er hun hart kunnen ophalen.

Van Blokzijl gaat de route eerst terug over het Noorderdiep en de Valse Trog naar het Giethoornse Meer, waar nu niet noordwaarts, maar zuidwaarts wordt afgebogen via de bebakende geul in het langgerekte deel van het meer. Aan de zuidzijde van dit stilteparadijs takt de Walengracht naar bakboord af, die anderhalve kilometer verder in de Beulakerwijde uitmondt.

De Beulakerwijde is een aanzienlijk meer, waar men de weg moet weten om er veilig overheen te komen. Nergens ziet men duidelijke herkenningspunten op de oevers, zodat het vaak onduidelijk is waar men heen moet. Om de doorgaande toervaart ter wille te zijn heeft men er twee hoofdroutes bebakend: een naar De Blauwe Hand (vanaf de Walengracht is dat de recht-doorgaande route waarvoor men de rode tonnenlijn aan zijn stuurboordzijde moet houden) en een naar Ronduite, stuurboord uit (en daarvoor moet men nu juist de groene tonnenlijn aan bakboord houden!). Men vaart dan enkele kilometers over dit weidse fraaie meer, waarbij het vooral tijdens regen, bij slecht zicht of mist zaak is de kleine boeien goed in de gaten te houden.

In het eiland Ronduite is een vaargeul uitgegraven, waarover een beweegbare brug ligt, een van de slechts twee bruggen van deze route. Na het eiland en nog een klein stukje Belterwijde voert de tocht de Arembergergracht in, die niet alleen wat de naam betreft veel lijkt op de Kalenbergergracht; ook de fraaie omgeving - met minder huizen weliswaar, maar nog meer fraaie natuur - hebben beide grachten met elkaar gemeen. De grote natuurgebieden aan weerszijden van de Arembergergracht, de Vossebelt, de Dikswijde, de Mastenbroekerkolk, de Schinkeleilanden en de Schutslooterwijde, zijn allemaal verboden voor motorvaart, en terecht: wie er wil rondkijken, zal de kano of de roeiboot moeten nemen, zodat de natuur en de stilte er niet verstoord worden. Alleen de plas ter hoogte van Belt-Schutsloot mag bevaren worden, maar uitsluitend om bij de ligplaatsen te komen die in deze plas geconcentreerd zijn.

In het stadje Zwartsluis (op Steenwijk na de grootste plaats langs deze routes) mondt de Arembergergracht via een klein sluisje van 27 bij 4,5 meter uit in het Zwarte Water. Dat sluisje is de reden waarom grotere schepen op deze prachtige route ontbreken. Het bezorgt zelfs menig uit de kluiten gewassen jacht problemen waarmee pleziervaarders doorgaans weinig te maken hebben: zuiging in de sluis en

de noodzaak het schip goed te beleggen tijdens het schutten.

Zuiging in een sluis is een vervelend fenomeen, dat een aantal handigheden vereist om zonder problemen te schutten. Door de zuiging - het niet tijdig van voor naar achter het schip kunnen stromen van het verplaatste water-bouwt een groot jacht voor het schip in de nauwelijks bredere sluis kolk een berg water op, waartegen het schip voortdurend moet optornen tijdens het binnenlopen. Loopt men met te veel vaart naar binnen, dan is deze berg zo hoog, dat het schip volledig stopt. Heeft men te weinig vaart, dan drukt de berg het schip op een bepaald moment achteruit de kolk weer uit ondanks de vooruit draaiende schroef. Het is dus zaak een precies op de situatie afgestemde invaarsnelheid te vinden en daar niet van af te wijken. Wel moeten de bewegingen van het schip nauwlettend in de gaten worden gehouden; als het schip immers plotseling over zijn eigen boeggolf heen klimt, vliegt het met een veel grotere vaart op de sluisdeuren af dan de bedoeling was, en als men het dan niet tijdig (liefst met de touwen, want die veroorzaken geen nieuwe zuiging) weet af te stoppen, kan zowel het schip als de sluis schade oplopen.

De krappe ruimte in de sluis (vooral als de lengte weinig ruimte overlaat) maakt bovendien enig inzicht in het gedrag van het stijgende of dalende water noodzakelijk. Immers, het net passende schip mag tijdens het schutten niet nog enkele meters naar voren of naar achteren drijven, omdat men dan het risico loopt dat het de sluisdeuren raakt of, erger nog, met ankers, roeren, boegspriet of hek onder of boven een deurbalk blijft haken!

Een dalend waterpeil heeft in dit verband het voordeel, dat tijdens het leeglopen van de sluis kolk beduidend kleinere krachten op het schip worden uitgeoefend dan tijdens het vollopen. Behalve natuurlijk de zorg voor het voortdurend aanpassen van de lijnen (om het schip niet op te hangen'), hoeft men bij dalend schutten alleen te letten op de plaats van de waterafvoer. Bij sommige sluizen wordt het water door de deuren aan de afvaartzijde geloosd, andere hebben kleppen en buizen in de sluisbodem, of kleppen in de zijwanden. Doorgaans wordt er tijdens het leeglopen van de kolk op het schip een kracht uitgeoefend in de richting van de wegstroomopeningen. Als dat de lage deuren zijn, wordt het schip dus naar voren getrokken. Men kan daar bij het uitzetten van de touwen alvast rekening mee houden.

Bij een stijgend waterpeil zijn de krachten veel groter, en ook dan is de plaats waar het water wordt ingelaten van het allergrootste belang: sluizen met verlaten in de deuren laten het water door de hoge deuren binnen, en dat oefent in eerste instantie een achterwaartse kracht uit op het schip. Maar zodra het waterpeil in de sluis stijgt en er dus meer water onder het schip zit, kan het water ook gemakkelijk onder het schip door stromen, en vanaf dat moment wordt de kracht ineens zeer sterk voorwaarts, dus NAAR DE HOGE DEUREN TOE gericht. Wie dan geen

voorspring of achter-tros heeft staan, waarmee het schip goed in bedwang kan worden gehouden, krijgt problemen! Dus bij het omhoog schutten moet er altijd een lijn zijn die het achteruitlopen tegengaat aan het begin van de schutting, maar ook een minstens zo sterke lijn (of eigenlijk nog sterker) die het vooruitlopen tegengaat. Dat de lijnen tijdens het stijgen tijdig moeten worden ingehaald, spreekt vanzelf. Gebruik daarbij altijd het slap hangen van een van de twee lijnen als moment om deze door te halen, en let op dat de lijn tijdens dat doorhalen niet plotseling weer strak getrokken wordt!

In onze vaarrichting schutten we in Zwartsluis OP, dus omhoog, naar het Zwarte Water. Over het Zwarte Water kan men zowel westwaarts als oostwaarts verder varen; westwaarts naar het Ketelmeer en eventueel verder naar het IJsselmeer; oostwaarts naar Meppel of naar Hasselt en Zwolle. Ook kan men na eerst westwaarts gevaren te zijn in het Zwolse Diep naar het noorden afslaan, om zo het Kadoelermeer te bereiken, waarin een van de uiteinden van ons derde hoofdstuk uitmondt: de Zwolse Vaart, een van de drie hoofdvaarten door de Noordoostpolder.

3 De vaarten door het Nieuwe en het Oude Land

In dit derde en laatste hoofdstuk komen twee uitersten aan de orde. De rechtlijnige, soms saaie, maar ook imponerende lijnen en vormen van de waterwegen in de Noordoostpolder vormen het eerste deel van de beschrijving; daarna wordt de verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke uiteinde van deze nieuwe vaarten via het Oude Land besproken: de Drentse Hoofdvaart (die via de grotendeels op Fries grondgebied lopende Opsterlandse Compagnonsvaart en de Friese wateren weer aansluit op de Lemstervaart).

De delen van de route tussen het Tjeukemeer (bij Lemmer) en de Kuinder en Tjonger, en die tussen Akkrum (wat Noordelijker) en de Drentse Hoofdvaart worden samen ook wel de Turfroute genoemd. Ze zijn, doordat ze gedurende drie maanden van het jaar zijn opengesteld, voorlopig van de ondergang gered. In feite vormen ze twee verbindingen tussen het Prinses Margrietkanaal (de eerste bij Follega en de tweede bij Terherne) en de Drentse Hoofdvaart bij Witte Wijk (Smilde). Alle drie de routes samen vormen een prachtige toer-ronde door de provincies Friesland en Overijssel, het grootste deel daarvan is in die laatste provincie gelegen.

3.1 Varen door het Nieuwe Land

De topografische atlas van Nederland laat als geen ander boekwerk het verschil zien tussen het oude, natuurlijke Overijsselse landschap en het Nieuwe Land dat tot stand kwam na het afsluiten van de Zuiderzee en het droogleggen van de grote polders. Maar ook op Google Earth is het verschil duidelijk. Wordt het Oude Land gekenmerkt door grillige lijnen, onregelmatige vormen en verward door elkaar heen lopende landschapspatronen, het Nieuwe Land levert een beeld op van strakke rechte lijnen en nette rechthoeken met op regelmatige afstanden wegen en vaarten, keurig gerangschikt in een patroon van geometrisch eenvoudige vormen. Slechts op enkele plaatsen vertoont dit patroon afwijkingen, namelijk op plaatsen waar voor de inpoldering eilandjes lagen, die nu door het Nieuwe Land zijn ingesloten.

De indeling in kavels en gronden van de Noordoostpolder is duidelijk op een tekentafel tot stand gekomen, en de verantwoordelijke ingenieurs van Rijkswaterstaat waren kennelijk niet begiftigd met een levendige fantasie. De polder is stomweg met een liniaal in stukjes verdeeld. Ieder stukje is een lap landbouwgrond, met in dezelfde hoek de bijbehorende boerderij, op dezelfde plaats de noodzakelijke aanvoerweg, en waar mogelijk is alles ook nog netjes rechthoekig uitgevoerd. Zo ontstonden de kaarsrechte landwegen, op regelmatige afstanden loodrecht gekruist door al even rechte hoofdwegen.

Op zo'n landweg liggen de inritten naar de boerderijen overal precies even ver van elkaar verwijderd, en zelfs de kruispunten dienen zich aan met zo'n slaapverwekkende regelmaat, dat men tijdens het rijden intuïtief weet wanneer het volgende kruispunt komt. Alleen waar de vorm van de polder het rechthoekige patroon verstoort, vindt men scheve vakken of schuine hoeken. Het is voor menigeen een raadsel hoe de boeren hun boerderij terugvinden.

De twee voormalige eilanden in de polder zijn op de topografische kaart duidelijk te herkennen: Urk, het oude vissershaventje, is een grillig gevormd stadje dat de grenzen van het vroegere eiland nog laat zien. En Schokland, het langgerekte eiland vlak bij Ens, lijkt als een koffievlek op de kaart te liggen, al doorsnijden de kaarsrechte wegen zelfs dit oude stukje grond.

Wie de Noordoostpolder per auto of per fiets bezoekt, neemt een zelfde plotselinge overgang ook in werkelijkheid waar. Zodra men het Oude Land verlaat en afdaalt naar de voormalige zeebodem, worden de lijnen in het landschap rechter, de vlakken groter en zijn bijzonderheden moeilijker te herkennen. Alles lijkt op elkaar, bomen staan in lange kaarsrechte rijen langs de wegen, en waar de volgende landweg de velden doorsnijdt, ziet men op regelmatige afstanden aan weerszijden identieke bomenrijen staan. Om de drie- of vijfhonderd meter passeert men een boerderij, en de wegen kruisen elkaar altijd in een keurige hoek van negentig graden. Slechts sporadisch dwingt de polderdijk de weg in een niet-haakse bocht,

waarna dan echter altijd weer een kaarsrecht stuk weg volgt. De onderlinge afstanden tussen dorpen en steden zijn in vergelijking met het Oude Land zeer groot, zodat men zich een ongeluk fietst, vooral omdat de wind doorgaans ook nog vrij spel heeft in dit extreem vlakke land. Slingerende weggetjes zoals in het gebied rond de Weerribben zijn hier niet, en de verspreid liggende, nimmer eenvormige boerderijtjes, dorpjes en torentjes ontbreken hier volledig.

In eerste instantie lijkt de eentonigheid en de eenvormigheid van het Nieuwe Land moordend, een beschrijving ervan nodigt dan ook nauwelijks uit tot een bezoek. Toch heeft zelfs dit volledig kunstmatige land zijn charme, en het is juist de afwisseling ten opzichte van het overige deel van de regio die een bezoek aan de Noordoostpolder de moeite waard maakt. Niet voor niets timmeren de VVV's van de IJsselmeerpolders aan de weg waar het gaat om het aantrekken van toeristen. Veel buitenlanders zijn zo onder de indruk van deze door de mens gemaakte gebieden, dat ze er graag een bustocht vanuit de Randstad voor over hebben.

Dezelfde verschillen die men op de topografische kaarten al kon zien en die de door de polder rijdende automobilist en fietser waarnemen, neemt ook de toervaarder waar, die door de Noordoostpolder vaart. De vaarten door de polder worden gekenmerkt door een onnatuurlijke regelmaat en symmetrie. Identieke bruggen met steeds dezelfde afmetingen overspannen het vaarwater op regelmatige afstanden, meestal ten behoeve van wegen die de vaart in een rechte hoek kruisen. De dijken zijn regelmatig, de lijnen kaarsrecht, en van enige afwisseling in de omgeving is nauwelijks sprake. Het is echter juist die onnatuurlijkheid die een tocht door de polder aantrekkelijk maakt. Men waant zich bijna in een niet bestaande wereld, zo overdreven recht en eenvoudig is de omgeving. En daar kan men op veel plaatsen een absolute stilte en rust nog aan toevoegen.

De vaarten door de Noordoostpolder vormen een beperkt aantal verbindingen: Lemmer, Vollenhove en Urk met Emmeloord, welke laatste stad dus als een spin in zijn web de doorvaart beheerst. Op een enkele bevaarbare zijtak na zijn de wateren in de provincie niet bedoeld voor scheepvaart, maar voor de afwatering van de polder. Wie een waterkaart van de Noordoostpolder vergelijkt met een topografische kaart ziet meteen het verschil: de waterkaart toont nauwelijks water, op de topografische kaart wordt het land iedere paar kilometer doorsneden door vaarten en tochten.

Wie op de waterkaart kijkt, zal het streven van een lobby van watersporters naar een verbinding tussen Kuinre en de poldervaart maar onzin vinden: wie gaat er nou vele kilometers nieuwe vaart graven tussen de Lemstervaart en Kuinre? Maar degene die de topografische kaart als uitgangspunt neemt, zal zien dat zo'n verbinding er in feite al ligt: de Kuindervaart eindigt op minder dan een kilometer van Kuinre, en hoeft alleen maar bevaarbaar gemaakt te worden en in Kuinre van een verbindingssluis te worden voorzien. Het is hier waarschijnlijk de kleine vraag

naar zo'n verbinding die, in samenhang met de hoge kosten van een sluis met groot verval, zo'n doorgaande verbinding in de weg staat.

De grote hoeveelheid vaarten en tochten in de polder is in wezen natuurlijk niet verwonderlijk. Immers, na de drooglegging moest op efficiënte wijze het overtollige water uit de diep gelegen bodem van de Noordoostpolder kunnen worden afgevoerd, en daartoe moesten goede waterboezems aanwezig zijn. Zodra de bodem droog was, werd daarom een uitgebreid stelsel van vaarten en tochten gegraven, waarin het water zou kunnen wegvloeien en waarvandaan het gemakkelijk verzameld kon worden in de hoofdvaarten. Van daaruit werd het water tenslotte teruggepompt in het IJsselmeer. Voor dit nimmer eindigende proces van bemaling zijn de vaarten onmisbaar. Bovendien blijkt infiltratie van water vanuit het oude land noodzakelijk om de kwaliteit van het grondwater in de polder op niveau te houden; daartoe bestaat een heel stelsel van spuisluisjes, sloten, kleppen en buizen, waarmee water uit Kuinder en Linge in de polder wordt ingelaten.

De drie verbindingen tussen Emmeloord en Lemmer, Vollenhove en Urk tellen in totaal vier sluizen: een bij Lemmer (de Friese Sluis), een in Urk (de Urkersluis), en twee in de vaart naar Vollenhove: de Marknessersluis en de Voorstersluis. De vaart naar Vollenhove (de Zwolse Vaart geheten) verloopt namelijk over hoger gelegen land, waar de voormalige zee minder diep was dan verderop in de polder. Vandaar dat over de Zwolse Vaart de klim naar zeeniveau in twee stappen plaatsvindt. Voor het overige zijn de drie vaarten nauwelijks van elkaar te onderscheiden. Uitzondering is de Zwolse Vaart tussen de beide sluizen, waar het kanaal door een prachtig natuurgebied voert: het Voorsterbos. In een van de zijvaarten van de Zwolse Vaart, Leemvaart geheten, kan men bovendien uitstekend afmeren voor een ver blijf van maximaal twee etmalen, vlak bij het dorp Kraggenburg. Vanwege rust en natuurschoon zeer aan te bevelen.

Via zijvaarten van de drie hoofdvaarten zijn bijna alle dorpen in de Noordoostpolder bereikbaar: Rutton, Creil, Espel, Nagele, Ens, en Luttelgeest. Alle hebben hun bijbehorende vaart: de Ruttense Vaart, Creiler-, Espeler-, Nageler-, Enser- en Luttelgeestervaart. U ziet, ook de naamgeving getuigt niet van een erg levendige fantasie! Alleen het dorpje Kraggenburg ligt aan de Leemvaart, en het dorpje Bant ligt in het geheel niet aan water. Voor een polder die drooggelegd is in de tijd dat binnenvaart nog het monopolie op interlokaal transport had is deze goede bereikbaarheid van de woonkernen niet vreemd. De beroepsvaart maakt overigens ook vandaag de dag nog op redelijke schaal gebruik van de Lemstervaart, de Zwolse Vaart en de Urkervaart.

Beweegbare bruggen vindt men in de Noordoostpolder alleen in de buurt van Emmeloord en over de Urkervaart. Over beide andere vaarten zijn de meeste bruggen vast, met een doorvaarthoogte van zo'n 6,5 meter. Daar is men voor de vaart dus afhankelijk van de bedieningstijden der sluizen, en omdat die bediening 's

nachts wordt gestaakt, kan men in feite overal rustig overnachten, omdat er geen passerende scheepvaart is. Wel is het zaak rekening te houden met het feit dat de beroepsvaart over het algemeen eerder gaat varen dan de pleziervaart! Men kan dus 's morgens gewekt worden door de zuiging van een langsvarend schip!

Behalve het al genoemde Voorsterbos is ook het Kuinderbos langs de Lemstervaart nog vermeldenswaard als groot natuurgebied: het strekt zich uit van de Lemstervaart tot aan het dorp Kuinre, en wordt door kruist door schitterende wandel- en fietspaden, waar het in de zomer goed toeven is. Midden in het Kuinderbos ligt een meertje, de Kuilen, een inmiddels zoet restant van de oude Zuiderzee.

De steden en dorpen in de Noordoostpolder liggen meer verspreid dan op het Oude Land. In feite bevatten alleen de vroegere eilanden Urk en Schokland oude woonkernen. Schokland heeft de bouw van de polder niet gehaald: in 1859 werd het eiland, dat in de Zuiderzee dreigde weg te zinken, ontruimd. De houten beschoeiing die het land moest beschermen tegen de elementen, bleek niet tegen de zee opgewassen.

Urk daarentegen heeft een lange geschiedenis als visserij-eiland. Er werd door een grote vloot kotters op paling gevist, en ook vandaag de dag staat het stadje nog in het teken van de visserij: de visafslag is een van de grootste van ons land. De koppige volharding van de eilandbewoners in het dragen van de oude klederdrachten is vermaard: veel oudere inwoners hebben nooit andere kleding gedragen dan de zwarte broeken en rokken, de gestreepte overhemden en - voor de oudere vrouwen - de typische oorijzers. Wie voor de kerk van Urk staat, kijkt uit over het weidse water van de vroegere Zuiderzee. De namen van alle vissers die de laatste honderdvijftig jaar zijn verdronken, leest men in de rand van het terras voor de kerk.

De hoofdstad van de Noordoostpolder is Emmeloord, dat al van verre zichtbaar is door de boven de stad uitrijzende Poldertoren, vanwaar men een schitterend uitzicht heeft over letterlijk de gehele Noordoostpolder. De stad is te nieuw om werkelijk interessant te zijn, maar winkelen kan men er wel uitstekend, wat voor veel passerende toervaarders, gezien de lange trajecten zonder dorpen, een uitkomst is.

Wie overweegt via de Urkervaart en de Urkersluis naar het IJsselmeer te varen, doet er goed aan tevoren te informeren naar weer- en windverwachtingen: bij de in ons land veel voorkomende zuidwestenwind ligt de haven van Urk precies aan lagerwal, en de golfslag op het IJsselmeer is al bij relatief weinig wind aanzienlijk. Hoewel de afstand tot de Ketelbrug en het Ketelmeer slechts een dikke vijf kilometer bedraagt, kan deze voor kleine schepen toch behoorlijk lastig zijn op dit water. Hetzelfde geldt in nog sterkere mate voor de tocht buitenom van Urk naar Lemmer: vooral de beruchte Rotterdamse Hoek, de knik in de dijk die naar verluidd

is gestort met het puin van de stad Rotterdam, biedt een lastig punt, waar wind en golfslag lijken samen te spannen tegen de scheepvaart. Nee, vermoedelijk is de derde 'buitenom-verbinding', namelijk die over Tjeukemeer, Helomavaart, Linde, Kalenbergergracht, Blokzijl en Vollenhover Kanaal naar de Voorstersluis de veiligste, de afwisselendste en de interessantste, zij het ook verreweg de langste. Wie ruim in de tijd zit, beleeft de mooiste en meest contrastrijke route door via Ketelmeer, Zwarte Water en Meppelerdiep naar de Drentse Hoofdvaart te varen, dan deze Drentse Hoofdvaart te 'doen' en eventueel via een van de twee takken van de Turfroute en een stukje Friesland weer naar de Noordoostpolder terug te varen! Een groter contrast is nauwelijks denkbaar!

3.2 Varen door het Oude Land

Vanaf het Meppelerdiep, op de plaats waar de Hoogeveense Vaart erin uitmondt, voeren wij in de eerste tocht (zie hoofdstuk 1) zuidwaarts. Wie het Meppelerdiep echter noordwaarts bevaart, belandt uiteindelijk in de stad Meppel, waar op het Meppelerdiep de Drentse Hoofdvaart aansluit. Deze vaart verbindt Meppel nu met Assen en via het Noord-Willemskanaal verder met Groningen. Onderweg passeert men de (nog bestaande) aftakking naar het Sneekermeer via de beroemde Opsterlandse Compagnonsvaart en de (helaas gesloten) verbinding naar Emmen via het Oranjekanaal.

De Drentse Hoofdvaart heeft een eeuwenoude geschiedenis: al in de vroege middeleeuwen werden turf en andere handelsgoederen naar Meppel vervoerd per schip. Dat was ook wel bittere noodzaak, want het moerasachtige achterland van de stad leende zich in het geheel niet voor andere vormen van vervoer. Via de Wold A, een riviertje dat vanuit het noorden Meppel binnenkomt, kwamen de handelswaren naar de stad waar ze in grotere schepen werden overgeslagen om via de Zuiderzee verder vervoerd te worden. In de zestiende eeuw vond er zoveel vaart over de Wold A, de Smildingervaart en de Havelter A plaats, dat er alle reden was voor verbetering en uitbreiding. Dat werd uiteindelijk overbodig door de aanleg, in 1769, van de Drentse Hoofdvaart tot Hoogersmilde, waartoe door de Staten van Drenthe werd besloten. De oude verbinding is nu nog, als Oude Vaart, terug te vinden op kaarten van de omgeving van de Drentse Hoofdvaart: de oude vaarweg loopt enkele kilometers naar het oosten vrijwel parallel aan de 'nieuwe'.

In 1771 was de Drentse Hoofdvaart (toen nog officieel Hoofddiep geheten) tot Hoogersmilde gereed, en negen jaar later werd de verbinding doorgetrokken tot Assen. Vlak voor het begin van onze eeuw werd de vaart nog verruimd en verbreed, en werd het aantal sluizen teruggebracht van negen tot zes, die in steen in plaats van in hout waren uitgevoerd. De aansluiting in Assen op het Noord Willemskanaal maakte van het oorspronkelijke veenkanaaltje een belangrijke interlokale verbinding.

Toch is de afvoer van turf altijd de belangrijkste bestaansreden van de vaarweg geweest. Toen in de vorige eeuw de veengebieden werden ontgonnen, werd het Oranjekanaal gegraven tussen Smilde en Emmen, waar een verbinding met de inmiddels Verlengde Hoogeveense Vaart voor een doorgaande vaarroute zorgde en waarvandaan men ook via de vaarwegen naar het noorden (via het Compasuumkanaal en verder over het Stadskanaal of het Ruiten-Aakanaal) verder kon varen.

Wie op een stafkaart de loop van de Drentse Hoofdvaart beziet, zal in eerste instantie geneigd zijn te denken dat de vaart vergelijkbaar is met de waterwegen in de Noordoostpolder: de kaarsrechte lijn die het kanaal over vrijwel zijn gehele loop volgt, suggereert een saaie, weinig afwisselende verbinding. Op veel stukken van

de vaart is dat niet waar: wie de invaartlichten op de sluizen wegdenkt, en de elektrische lantaarnpalen in gedachten vervangt door gaslampen, waant zich op deze route in de vorige of zelfs in de achttiende eeuw.

Als men Meppel eenmaal gepasseerd is, vaart men een kilometer verder langs de plaats waar de Oude Vaart en de Drentse Hoofdvaart samenkomen, en even later bereikt men net voorbij de typische kalkovens de eerste van de zes sluizen, die de fraaie naam Paradijssluis draagt. De overige vijf sluizen hebben minder poëtische namen: Havelter-, Uffelter-, Diever-, Haar- en Veenesluis. Ze overwinnen met z'n zessen een hoogteverschil van zo'n twaalf meter, dus twee meter per sluis. De afmetingen van de sluizen voorkomen het 'binnendringen van grote schepen in het kanaal; schepen langer dan een kleine 25 meter en breder dan zo'n 5 meter kunnen er niet doorheen!

De panden van het kanaal zijn allemaal recht of vrijwel recht, maar het fraaie Drentse landschap dat aan weerszijden zichtbaar is en de schitterende ligging van de sluisjes met de naastgelegen pomphuizen te midden van veel groen en hoge bomen maken het ontbreken van bochten en slingers meer dan goed. Een nadeel is dat de Provinciale weg, die pal op de oever ligt, het kanaal over bijna de gehele lengte volgt, zodat er tijdens grote verkeersdrukte geen sprake is van rust en stilte.

De belangrijkste woonkernen, zoals Havelte, Uffelte, Diever en Dwingeloo liggen niet aan het kanaal, maar op enige afstand. Alleen de noordelijker gelegen plaatsen Hoogersmilde, Smilde en Bovensmilde liggen aan de vaart. Hoewel afmeren in de Drentse Hoofdvaart lang niet overal kan en mag, is er doorgaans vlak bij de sluizen wel een plaatsje aan de grasberm te vinden waar vastgemaakt kan worden. Dat is vooral de moeite waard met het oog op de prachtige wandeltochten en fietstochten die men in de omgeving van de Drentse Hoofdvaart kan maken. Het Drentse bos- en heidelandschap kan men op korte afstand van het kanaal bewonderen in de talloze boswachterijen: uitgestrekte natuurgebieden waar het vooral 's zomers goed toeven is. Wie bij Dieverbrug in de havenkom afmeert, ligt vrijwel tussen de boswachterijen van Dwingeloo en van Diever in. Bij Havelte kan men de hunebedden bezoeken die vlak bij het dorp liggen. Diever is wellicht de beroemdste plaats langs het kanaal, er lijkt van alles vandaan te komen: Diverse koekjes, Divers gebak, Diverse dranken, wie kent ze niet van prijslijsten en catalogi...

De totale lengte van 42 kilometer van de Drentse Hoofdvaart wordt vaak maar voor een deel bevaren: veel watersporters buigen bij Hijkersmilde, 12 kilometer voor Assen, af naar de Witte Wijk, het eerste gedeelte van de beroemde Opsterlandse Compagnonsvaart, beter bekend als de Turfroute. Dankzij de inspanning van vele betrokkenen bij de toer- en pleziervaart is het gelukt deze route gedurende drie maanden per jaar open te krijgen, zodat men de prachtige tocht langs Appelscha, Gorredijk en Oldeboorn naar Akkrum en Grouw als rondtocht kan maken.

Voorbij de Witte Wijk is de Drentse Hoofdvaart sluis-loos tot in Assen. De oude

waterloop door de stad Assen, die tientallen jaren gesloten was, is recentelijk in ere hersteld, compleet met twee extra sluisjes in de verbinding tussen de heropende Vaarhaven en het Havenkanaal, dat verderop weer in de Noord-Willemsvaart uitkomt.

Door het herstel van de oude doorgaande verbinding door het centrum van Assen is een héél aantrekkelijk vaarwater ontstaan, met goede meer-mogelijkheden, zowel voor de recreatievaart als voor de iets grotere historische schepen. Zowel het kanaal als het centrum van Assen hebben veel baat gehad bij deze correctie op het verfoeilijke 'sloop en demp' beleid.

Wie verder naar het noorden wil, kan na Assen via het Noord-Willemskanaal Groningen bereiken.

Assen is, hoewel het de hoofdstad van de provincie Drenthe is, een stad van bescheiden afmetingen. Pas door Lodewijk Napoleon werd Assen als provinciehoofdstad aangewezen, voornamelijk vanwege de centrale ligging in dit dunbevolkte gebied. Alleen de TT-motorraces geven de stad enige bekendheid. In de omgeving van Assen kan men de hunebedden bezichtigen in het Asserbos, en in de stad kan men op de Brink het Drents Museum met een bezoek vereren.

4 Van die dingen die iedereen weten moet

4.1 Regels op de Overijsselse en Drentse wateren

Op alle Overijsselse en Drentse wateren geldt sedert 1984 het Binnenvaartpolitiereglement, kortweg het BPR. Enige belangrijke regels uit het BPR zijn:

1. Men moet ten minste 16 jaar oud zijn om een motorschip te besturen (art. 1.09).
2. Men moet een up-to-date exemplaar van het BPR aan boord hebben (art. 1.11).
3. Men moet alles doen wat men kan om de veiligheid van de scheepvaart en van personen te garanderen (art. 1.04), óók als het daarvoor nodig is van de regels af te wijken (art. 1.05).

Gezien de verplichting een BPR aan boord te hebben en gezien de verplichtingen die verder nog uit dit reglement voortvloeien (en die nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van de schipper zijn), komt een schipper er niet onderuit gedegen kennis te nemen van de inhoud van het hele reglement. In de ANWB-Almanak voor Watertoerisme deel I is het gehele reglement inclusief een duidelijke toelichting opgenomen. Tegenwoordig mag ook een digitale versie van het BPR aan boord zijn.

Voor wie de ANWB-Almanak deel I aanschaft ter voldoening van de verplichting tot het aan boord meevoeren van de reglementen, verdient het aanbeveling ook de informatieve gedeelten van dit boekwerk aandachtig door te nemen: het boek bevat een schat aan informatie die voor de watersporter weliswaar niet onmisbaar is, maar die wel in allerhande situaties zeer goed van pas kan komen. Het lezen van deze zaken is bovendien voor de meeste geïnteresseerden een aangenaam tijdverdrijf. En wie beslagen ten ijs komt, zal de veiligheid beter dienen dan de onkundige!

4.2 Kaarten en gidsen

Van alle waterwegen in Nederland zijn waterkaarten beschikbaar in de waterkaartenserie van de ANWB. De kaarten zijn zeer gedetailleerd en volledig, hoewel het bijwerken van de kaarten, vooral als het gaat om nieuwe bouwwerken, soms wat lang op zich laat wachten. Op de kaarten is behalve alle relevante informatie voor het nautische aspect ook veel informatie opgenomen die de pleziervaarder van pas kan komen, zoals aanduidingen van de belangrijkste straten in bebouwde kommen, aanduidingen van de loop van regionale wegen, loswallen, treinenloop en stations.

Maar de nautische gegevens blijven toch des poedels kern: de hoogte van bruggen, de doorvaartafmetingen van sluisen (lengte, breedte, diepgang en waar relevant ook hoogte), de beschikbare vaardiepte en de voor het scheepvaartverkeer

openstaande, beperkt openstaande en niet openstaande vaarwateren, de marifoonkanalen van bepaalde blokstations en radarposten, de kanalen waarop sluizen (en soms ook bruggen) aangeropen kunnen worden. Dit is op een zeer eenvoudige, duidelijke manier aangegeven, zodat men om de vraag te beantwoorden of men een bepaald water bevaren kan met een bepaald schip, de kaart slechts hoeft na te lopen met de maten van het schip op een stukje papier, om onmiddellijk te kunnen zien of het gaat of niet'. Overigens dient men met de afmetingen van schepen wel rekening te houden met wettelijke beperkingen daaraan in de bijzondere reglementen; zie daarvoor ook de ANWB-Almanak, deel I.

Naast de waterkaarten geeft de ANWB ook deel 2 van de ANWB Almanak uit, met daarin de beschrijvingen van vaarwegen, havens en bedieningstijden van kunstwerken. Dit onmisbare boekwerk wordt ieder jaar nieuw uitgebracht, en is voor een kleine twintig Euro online en in iedere boekhandel verkrijgbaar. Het boek bevat van ieder vaarwater gegevens over de maximumsnelheid, eventuele bijzondere reglementen, marifoonkanalen, waterstandverschillen, getijstromen, brughoogten, brug- en sluisbediening, aanlegplaatsen, drinkwatertappunten, reparatiemogelijkheden, trailerhellingen, stortplaatsen chemisch toilet, lijsten van jachthavens en campings en dergelijke, depots voor huisvuil, stortplaatsen motorolie enzovoort. Van enkele moeilijke plaatsen en havens zijn tevens getekende vaarkaartjes opgenomen, met daarbij een toelichting van de meest relevante punten op de kaartjes. Ook zaken als getijtabellen, uitzendtijden van weer- en scheepsberichten in diverse landen, en overzichten van publicaties op het gebied van de watersport komen uitgebreid en overzichtelijk aan de orde in deze Almanak, deel 2.

Wie over een personal computer beschikt (aan boord of thuis) kan gebruik maken van het computerprogramma PC-NAVIGO. Dit programma bevat alle Nederlandse vaarwegen en de gegevens betreffende afmetingen en bedieningstijden van alle bruggen en sluizen in Nederland, zodat men nog slechts zijn route hoeft te kiezen, waarna de computer geheel automatisch deze route, en de tijden waarop die gevaren kan worden, kan samenstellen en uitprinten. Behalve het zoeken van allerlei gegevens berekent het programma voortdurend de bevaarbaarheid van de betreffende route op basis van de afmetingen van het schip waarmee gevaren wordt. Ook zoekt het programma uit de vaak ingewikkelde roosters van brug- en sluisbediening de precieze roosters geldend voor de dag van passage. Of die dag voor die specifieke brug in het winter- of zomerseizoen valt, of het een weekdag, een zaterdag of een zondag is, of er bijzonderheden bij de bediening gelden, dat alles wordt onmerkbaar en onzichtbaar bij elkaar gezocht. PC-NAVIGO vervangt daarmee de nautische informatie uit kaarten, gidsen, almanakken en bedieningsroosters. Wie veel toervaartroutes bevaart, zal zichzelf een hoop zoekwerk besparen met dit programma dat op iedere doodgevone PC kan worden gebruikt. Samen met een GPS kan PC-Navigo het schip in real time afbeelden in de

betreffende officiële waterkaart; ook AIS-signalen (van eigen schip én andere schepen) kunnen in die kaart worden afgebeeld.

Kaarten en gidsen van de overige, niet-nautische aspecten van Nederland zijn uiteraard in de meeste goede boekhandels in overvloed verkrijgbaar. De ANWB geeft op veel terreinen bijzondere kaarten en gidsen uit (wandelen, fietsen, kanoën) en geeft ook informatie over dorpen en steden in de regio, die echter ook uit gidsen zoals de Michelin te halen is. De ANWB-kantoren hebben ruime sorteringen toeristische gegevens van deze regio. De lokale VVV's van de in het boek voorkomende dorpen en steden kunnen uiteraard alle aanvullende informatie verstrekken die de reiziger nodig zou kunnen hebben. En natuurlijk vindt men ook heel veel informatie door in Google Maps of op Google Earth te kijken en te zoeken; die apps hebben ook het voordeel dat men standaard naar allerlei diensten en voorzieningen kan zoeken, zoals 'restaurants' of 'reparatiebedrijven' enzovoort.

4.3 Uitrusting en voorraden

De uitrusting en voorraden aan boord die nodig zijn voor het maken van meerdaagse vaartochten kunnen we globaal verdelen in 'non-food' en 'food'-zaken.

De 'non-food'-uitrusting en voorraden betreffen de brandstoffen en victualiën voor het schip en de uitrusting om het varen, manoeuvreren, afmeren en ankeren mogelijk te maken, alsmede de meest benodigde gereedschappen en reserveonderdelen. Om met dat laatste te beginnen: indien de motor -- als belangrijkste garantie van uw veiligheid -- in orde is, zal de voorraad reserveonderdelen zich doorgaans beperken tot reservelampjes voor de navigatieverlichting en de binnenverlichting, wat slangen van de gebruikte diameter en de bijbehorende slangklemmetjes om provisorische reparaties van leidingen te kunnen verrichten, reservezekeringen voor alles wat gezeerd is, en reservefilters en -pakkingen voor zover filters, pakkingen en andere periodiek te vervangen motoronderdelen aan boord voorkomen. Als standaardgereedschappen dient men in ieder geval te beschikken over diverse maten schroevendraaiers, enkele goede tangen/bahco's/dommekrachten, de voor bout- en moermaten nodige steek- of ringsleutels, een stanleymes, een hamer, en in ieder geval de voor bepaalde technische apparatuur benodigde speciale gereedschappen (zoals inbussleutels voor veel constructies en soms voor motordelen, vetspuiten voor sommige te smeren onderdelen, en dergelijke). Gereedschap voor elektra naar behoefte: striptangen, voltmeetsnoer, fitting-schroevendraaier en kroonsteentjes enzovoort.

Motorbrandstof spreekt vanzelf, maar ook de benodigde smeerolie, eventuele mengsmering voor een buitenboordmotor of generator (pas op benzinedampen!), galan-vet of schroefasvet en soortgelijke zaken kunnen nodig zijn; zelfs lampolie kan onmisbaar zijn indien men met gebruikmaking van een stormlamp als ankerlicht ergens voor anker de nacht door wil brengen! Brandstof voor de

verwarming - indien die niet gelijk met de motor wordt voorzien van gasolie - kan in voor- en naseizoen ook van belang zijn. Het verdient overigens aanbeveling bij de inrichting en uitrusting van een schip te streven naar een zo klein mogelijke verscheidenheid aan brandstoffen, juist vanwege het risico en de noodzaak van een zorgvuldige opslag en zorg. Een handig hulpmiddel voor het tanken-zonder-morsen is een plastic emmertje met een gat in de bodem, waarin een plastic tuit is gelijmd die in de tankopening past, met een stukje spons eromheen; door de dieselslang door dit emmertje heen te steken, voorkomt men bij over-vullen dat de gasolie rechtstreeks over het dek het water in stroomt.

Verder dient een schip natuurlijk over de voorgeschreven uitrusting te beschikken voor de navigatie: communicatiemiddelen (mobiele telefoon en/of marifoon, eventueel AIS), tekens (noodsignalen, vlaggen, maar ook bijvoorbeeld een ankerbal), lijnen (minstens twee maal 25 meter), meer-pennen, anker, reddingmiddelen, en als het vaargebied het nodig maakt: kompas, parallellinaal, slaggaard en klok, verrekijker, kaarten en gidsen. Houdt u er rekening mee dat u in een noodsituatie verzeild kan raken, die de beschikbaarheid van deze middelen tot een zaak van levensbelang kan maken: dat lijkt onwaarschijnlijk, maar gebeurt vaker dan u denkt, en in die situaties geldt altijd: beter mee verlegen, dan om verlegen!

Voor wie een vaartocht plant waarin onderweg aan boord wordt overnacht, is een lijst van beschikbare hotels overbodig. Wel is het dan zaak te beschikken over al die voorraden aan boord, die de afhankelijkheid van winkels en restaurants niet te groot maken: immers, men wordt vaak verrast door oponthoud, door tegenvallende voortgang (waardoor men een bepaalde brug- of sluispassage net niet haalt) of door stremmingen. In dat geval is het niet altijd zeker dat men voor sluitingstijd nog boodschappen kan doen, of dat men op loopafstand een restaurant aantreft. Het kunnen voorzien in een goede maaltijd door het aanspreken van de boordvoorraad is in zulke gevallen een garantie voor een ontspannen berusting, en zal voorkomen dat men zich gedwongen ziet te gaan 'racen' om een bepaalde passage nog net te halen, of in het duister verder te varen. Bovendien is het aangenaam om iedere dag te kunnen kiezen: eten we 'buiten de deur' of maken we wat aan boord?

Het is moeilijk om een algemene richtlijn te geven voor mee te nemen voorraden: dat zal immers sterk afhankelijk zijn van de eet- en drinkgewoonten van de opvarenden, alsmede van het aantal opvarenden. Wel is het zinnig te wijzen op de noodzaak ook de basisartikelen (waarover men bij thuis koken meestal automatisch kan beschikken) mee te nemen: boter, olie, azijn, peper, zout, kruiden, lucifers, drinkbaar water, koffie, thee, uien, knoflook en dergelijke; het zijn vaak de meest dringend gemiste ingrediënten. Voor zelf-kokers kunnen ook de keukengereedschappen belangrijk zijn: messen, blik- en flesopeners, bestek; het gemis ervan kan lastige problemen veroorzaken.

Voor wie met gas of campinggas kookt, is een waarschuwing op zijn plaats: gas (ook campinggas) is zwaarder dan lucht en zinkt in een boot dus naar beneden, tot op het vlak of boven de kiel, waar het zich kan ophopen tot gevaarlijke concentraties. Daarom is aan boord nog meer voorzichtigheid geboden met gasinstallaties dan thuis: uitsluitend deugdelijke, goedgekeurde apparaten mogen worden gebruikt en ze moeten op een deugdelijke wijze zijn aangesloten en regelmatig te worden gecontroleerd op gasdichtheid. Andere kookapparatuur, zoals petroleumstellen, verstuivers en andere warmtebronnen op vloeibare brandstoffen, moeten goed vast geïnstalleerd zijn zodat omvallen of morsen met de brandstof niet mogelijk is. Barbecueën moet u nooit aan boord doen, maar altijd op de wal, op een plaats waar het mag en waar geen risico voor brand bestaat. En dan nog is het hebben van voldoende gebruiksklare brandblussers aan boord geen overbodige luxe: vergeet u niet dat ieder jaar ongelukken met vuur aan boord van jachten plaatsvinden, die voorkomen hadden kunnen worden door een goed gebruik van goede materialen of door voldoende kennis en middelen om een begin van brand te bestrijden.

Voor de overige uitrusting (servies en bestek, glaswerk, schoonmaakmiddelen, kookgerei, potten en pannen enzovoort) zal ieder te rade moeten gaan bij zijn eigen plannen betreffende de hoeveelheid mogelijkheden en comfort die aan boord gewenst worden. Caravan- en camperbouwers, bootbezitters, eigenaren van vakantiehuisjes, allen kampen met vergelijkbare problemen. Voor handige, praktische tips betreffende het op een zeer kleine ruimte installeren van een goede keuken zijn dan ook veel boeken en tijdschriften verschenen. Ook de watersport- en kampeerbeurzen leveren vaak goede ideeën op.

Een goede voorbereiding van de activiteiten, die u aan boord denkt te gaan doen, en het goed nadenken over wat daar allemaal bij komt kijken, zal doorgaans genoeg zijn om zelf een lijst van benodigdheden te kunnen samenstellen. Spreekt u dit goed door met uw mede-opvarenden: het levert veel voorpret en plezier op, nog voor de reis goed en wel begonnen is!

En als laatste op het gebied van voorraden, het geld! Op sommige bruggen en sluisen wordt een bijdrage van U verwacht, die vaak niet per bankkaart of pinpas betaald kan worden. U moet dus over enig contant geld beschikken om aan uw betalingsverplichtingen te kunnen voldoen. Doorgaans kunt u met enkele tientjes per etmaal volstaan, maar er zijn plaatsen waar het havengeld voor sommige schepen naar bijna twintig euro per nacht gestegen is. In de Almanak van de ANWB staan meestal de tarieven van havens en bruggen juist vermeld.

Ten slotte kunt u proberen van de ervaringen van andere bootbezitters gebruik te maken door uw plannen met hen door te spreken en naar hun tips en raadgevingen te luisteren. Ook dat kan een aangename bezigheid zijn als onderdeel van de voorbereiding van uw vaartocht. Als dan uiteindelijk alles geregeld en in orde is, en

u vaart uit, weet u zich ervan verzekerd alle eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, en is uw vaarplezier verzekerd!

Tot slot

De in dit boek beschreven routes zijn door de auteur grotendeels gevaren met een binnenvaartschip, de Noorderzon, dat in afmetingen nogal afwijkt van de meeste plezierjachten: het schip is bijna 40 bij 5 meter, en meer dan 4 meter hoog. De route door de Drentse Hoofdvaart is gevaren met een luxe motor', de Omega van 25 bij 4,5 meter.

De route – en dan met name de nieuwe mogelijkheden van de aansluitende routes – zijn in 2020 geheel geactualiseerd en up-to-date gebracht.

Bijzondere dank verdient Peter Feenstra, die net als voor vrijwel alle andere boeken over Nederlandse en buitenlandse vaarwateren, ook voor dit boek de foto's maakte, en als tweede schipper een onmisbare steun en toeverlaat was. Voorts dank ik de talloze schippers, sluiswachters en anderen van wie ik informatie kreeg voor dit boek.

Amsterdam, november 1992 Hans Kouwenberg

Ray-sur-Saône, februari 2020, Hans Kouwenberg