

**Kanovereniging Uitgeest.**

Opgericht: 9 maart 1989  
Meldijk 23,  
Postbus 105, 1910 AC Uitgeest

Rabobank Uitgeest:  
36.34.69.575

[www.kanovereniging-uitgeest.nl](http://www.kanovereniging-uitgeest.nl)  
inf@kanovereniging-uitgeest.nl

**Jaargang 23 nummer 2****September 2012**

Verschijnt drie à vier keer per jaar.

---

In deze 2<sup>e</sup> clubkrant van dit jaar een verslag van de tocht in Denemarken. De bijbehorende foto's zijn natuurlijk te zien op de website.

Ook een prachtig verhaal van Henk; varen over de Canal des Ardennes. Ik ken dit kanaal voornamelijk vanaf de oevers. Er loopt een mooi vlak fietspad naast en inderdaad de omgeving is schitterend. Ook deze vakantie ben ik er weer geweest. Maar er niet gevaren zoals Henk. Wel op Le Charente, iets zuidelijker in Frankrijk. Een leuk stromende rivier en met mijn gezin een gezellig kanotochtje gemaakt. Deze keer ook de laatste bladzijde van deze krant van harte aanbevolen.  
Kasper.

Sluiting kopij: 14 december 2012.

**Bestuur:**

voorzitter: Vacant....

secretaris: Jos Schimmelpenninck.

penningmeester: Gilbert Kuster  
0251-650026

activiteiten: Maarten Wevers

loodsbeheer: Henk Hoogerwerf

**Redactie:**

Kasper Scholte Albers  
Mail: [redactie@kanovereniging-uitgeest.nl](mailto:redactie@kanovereniging-uitgeest.nl)

**Commissies:***Vaarcommissie:*

Rob Goezinne  
Peter v.d.Gracht  
Dick Mulder  
Wieger Tomassen  
Maarten Wevers

*Website:*

Chris Groot  
René van de Zwan  
Kasper Scholte Albers  
[webmaster@kanovereniging-uitgeest.nl](mailto:webmaster@kanovereniging-uitgeest.nl)

*Kantine:*

Leo Konijn  
Marjan v.d. Gracht

*Botenhuis:*

Laurens Hendriks

## **Van de (waarnemend) voorzitter**

Voor je het weet nadert de deadline voor het clubblad! En omdat er (nog) geen voorzitter is wil ik graag dit krantje van een inleidend stukje voorzien.

Je kunt wel zeggen dat het seizoen schitterend van start is gegaan dit jaar. Er zijn al diverse goedbezochte tochten geweest, we zijn opgegaan in het Watersport Verbond, de instap- en instructieavonden zijn uitstekend bezocht en we hebben er diverse nieuwe, enthousiaste leden bij gekregen.

### **Welkom, allemaal en heel veel plezier met onze fijne sport!**

Op zondag 8 juli hebben we elkaar weer kunnen ontmoeten bij de jaarlijkse barbecue. Het was, ondanks het matige weer, erg gezellig en het eten was voortreffelijk, niet in de laatste plaats dankzij Leo en zijn snackbar Estrella, die ons weer heeft gesponsord met zijn overheerlijke salades en de onovertroffen pindasaus ("katjangsaus" zou die andere Leo zeggen).

De vele bikkels die ondanks de regen toch vertrokken voor de aan de BBQ voorafgaande tocht verdienen een speciale pluim, vind ik. Eventueel leed was al snel vergeten, toen we aan het eind van de middag toch nog buiten in het zonnetje konden zitten.

Ook verheugend is het feit dat het gelukt is om tot nu toe elke woensdagavond de kantine te "bemensen". En er was ook voldoende aanloop, zodat het gezellig nazitten was in onze kantine.

Ik wil dit alles beschouwen als een voorbode van een prachtige zomer, weer of geen weer.

Voor mij persoonlijk kan het al niet meer stuk na de tocht in Denemarken, waar we met vijf man door het eilandenrijk van Zuid Funen hebben rondgezworven. (Voor de route, zie de website!)

Misschien zal het op de woensdagavonden wat rustiger worden de komende weken, vanwege de vakantieperiode, maar gevaren wordt er zeker.

Ik wens iedereen veel vaarplezier, in binnen- en buitenland.

## **Henk Hoogerwerf**

## De KVVU in Denemarken, 17 – 24 juni 2012



Als ik om mij heen kijk zie ik hoe de zon zilveren spatten uitstrooit over de zee. Maar lang kan ik daar niet van genieten want een golf bespringt mijn voordek en het buiswater bruist bij mijn kraag naar binnen en zoekt zich langs mijn rug een weg naar beneden. Had ik maar mijn anorak aan de bovenkant ook dicht gemaakt! Toch blijft het prachtig hier tussen het eilandje Lyø en Aerø in de archipel ten zuiden van Funen, of Fyn zoals het in het Deens heet.

We zijn met z'n vijven: Gilbert, Jos D., Theo de J., René en ik. We zwerven een week rond tussen de vele eilandjes die zijn overgebleven toen in dit gebied na afloop van de ijstijd de zeespiegel aanzienlijk steeg en slechts de hoogste toppen droog bleven. Het resultaat is een nogal chaotisch landschap, met vele zeer ondiepe baaien, lieflijke eilandjes, steile kliffen, talloze zand- en grindstrandjes.



13 Eilanden zijn bewoond en de overige zijn veelal tot natuurmonument verklaard. Het natuurschoon is er van een ongereptheid waar wij Nederlanders alleen maar jaloers op kunnen zijn. Archeologen hebben vastgesteld dat er 7000 jaar geleden reeds vissers en verzamelaars in kleine nederzettingen hebben geleefd. Vanaf de 13<sup>e</sup> eeuw kreeg de bewoning een meer permanent karakter: akkerbouw, veeteelt en visserij waren de belangrijkste middelen van bestaan. Tegenwoordig liggen de meeste akkers er verlaten bij en de stilte wordt er alleen onderbroken door het zingen van de veldleeuwerik, een zomers geluid dat op veel plaatsen in Nederland al verdwenen is.

Het is geen gebied waar je gaat varen om veel kilometers af te leggen. Daarvoor is het er veel te leuk. Stel je voor: na een dagje peddelen over een heldere zee, waar je vanuit je kano hier en daar wuivende wieren onder je kunt waarnemen alsof je door een sprookjesachtige tuin vaart, kom je bij een piepklein haventje, waar een paar bootjes lui liggen te schommelen aan de kade. Op een bord aan het havengebouwtje staat aangegeven waar het kampeerveldje zich bevindt. Tot je

verbazing ontdek je niet alleen een prachtig onderhouden veld, maar ook een ruim bemeten kantine, met volledige keukenfaciliteiten. Een vriendelijk kaartje verzoekt de kampeerder om het kampeergeld in een bepaalde brievenbus te stoppen als hij weer vertrekt.



Er blijkt een kleine winkel te zijn waar je alles kunt kopen wat een hongerige en dorstige reiziger nodig heeft, waaronder een lokaal biertje dat blijft smaken naar meer (oppassen!). Als je na het overvloedige diner, dat je samen met je kameraden hebt klaargemaakt, de spijsvertering gaat bevorderen met een bescheiden wandeling over het eiland, wordt al snel duidelijk dat hier het seizoen nog niet begonnen is. De oude huisjes zijn duidelijk voor een groot deel in gebruik als vakantiewoning. Het is er zoooo stil. Er wonen dan ook maar 20 mensen permanent op dit eiland (we hebben het nu over Skarø) van twee vierkante kilometers. Het is een wat kille, vochtige avond. Maak de houtkachel aan in de kantine, schenk een drankje in en dan is het twaalf uur voor je het weet en nog niet eens helemaal donker. Je kunt gerust uitslapen want je

hoeft geen rekening te houden met het getij. Tegen de middag, als de regen heeft plaatsgemaakt voor zonneschijn, neem je afscheid van het Duitse echtpaar dat hier een paar dagen verwaaid heeft gelegen met hun open, zeilende, canadese kano. En je kiest wederom het ruime sop.



Een ander voorbeeld: op het eilandje Birkholm, waar maar elf mensen wonen, kamperen we op een picknickveld bij de haven. Tijdens onze avondwandeling zien we een bordje: Icecream. We volgen de pijlen en komen bij een huisje, waar niemand is. De deur is echter niet op slot en we komen in een soort halletje waar een paar grote koelkasten staan. Er is ook een plank met tweedehands boeken in verschillende talen. Aan de muur een prijslijst. We nemen een lekker ijsje uit de vriezer: het volmaakte dessert, dat nog ontbrak aan ons avondmaal en doen het geld in het daarvoor bestemde doosje. Verderop ontdekken we een romantisch kapelletje, waar boven de voordeur een luik open staat. Dat blijkt de nestplaats van een kerkuil die we even later ook zien vliegen met zijn geruisloze vleugelslag. Bij de kust aangekomen treffen we een

eenzame "pipowagen" aan, die een sauna blijkt te bevatten. Denk je eens in: een hout gestookte sauna, met uitzicht op zee! Maar het wordt fris en we lopen weer terug naar de haven. Daar genieten we nog even van een mooie zonsondergang. Of wil je iets meer cultuur? Aeroskøbing is een alleraardigst stadje, met zeer oude huizen. Aan te bevelen is een bezoekje aan de plaatselijke rokerij, waar heerlijke gerookte vis te koop is. Wij maakten daar kennis met de *Schillerlocken*, gerookte filet van haaienbuik. Lekker als gerookte paling!

Op Aerø waren we neergestreken om een storm af te wachten. René kon steeds op zijn mobiel een buitengewoon accuraat weerbericht ontvangen van een Noorse (!) website. Ook nu bleek het helemaal te kloppen: eerst namen we een soort sluier waar die het blauw in de lucht afdekte, daarna verdikte de bewolking zich tot een donkergrijze, dreigende massa. De wind wakkerde aan en we besloten om op Aerø aan land te gaan en de tenten daar op de camping op te zetten.

Tegen de tijd dat we voet aan wal zetten, kwam de regen met bakken neer. Gelukkig konden we even later toch de tenten droog opzetten. Maar uitkijkend over de zee waren we blij dat we in de beschutting van een haag konden overnachten: overal stonden inmiddels indrukwekkende schuimkoppen op het water. Nadat we even later boodschappen hadden gedaan en een maaltje met Opperdoezer ronde (uit het ruim van Jos!) met sla en gerookte zalm (van de rokerij die ook hier in de haven te vinden is) achter de kiezen hebben, brak er alweer een voorzichtig zonnetje door. De storm is over...



Ik zou nog veel meer kunnen vertellen: over opgewekte kameraderie, ongelooflijke woest aantrekkelijke kampeerplekjes, het gebruik van de GPS (waarover we college kregen van Jos en René), oeverzwaluwen, een afwezige vroedvrouw, surfend "spuiten" door de Svendborg Sund, hoe Gilbert het gevoel had dat hij af en toe "naar het middelpunt van de aarde" onderweg was als we weer eens moesten uitstappen op een door stinkend wier bedekt strand. Maar dat laatste was dan ook het enige wat misschien af en toe niet helemaal alleen maar fijn was. Kortom, ga zelf maar eens kijken daar. Niet allemaal tegelijk want het moet wel rustig blijven natuurlijk!

**Henk.**

**WITTE  
UITGEEST BV**

LOODGIETERS - CENTRALE VERWARMING

Al ruim 70 jaar "Hoogrendement"



Middelweg 46 - 48    Tel. 0251 - 312490  
1911 EH Uitgeest    Fax 0251 - 320315





Haarmode Glorie  
Middelweg 64  
1911 EH Uitgeest  
0251-311440



Voor deze kapper is  
geen golf te hoog  
Goed geknipt en snel

## ONTROUW!

Ja, kanovrienden, ik moet bekennen dat ik ben vreemdgegaan. Ik heb namelijk drie dagen meegevaren op een mechanisch aangedreven vaartuig. Zo, dat is eruit.



maar dat mag niet als excuus gelden.

In dit geval betrof het een stalen zeiljacht dat, ontdaan van de mast, werd gebruikt als motorboot. EN LEUK DAT HET WAS. Nu zijn er in onze KVVU-gelederen wel meer lieden die zich regelmatig door dampende diesel-pk's laten voortstuwten,

Terzake! Van 5 t/m 8 juni was ik als opstapper te gast bij mijn zwager Henk, die met zijn negen meter lange *Atlantic II* op weg was naar Parijs. Henk had mij uitgenodigd om met hem het gedeelte van het *Canal des Ardennes*, in Noord Frankrijk, dat bekend staat als de *Sluizentrap*, met hem mee te varen. Dit vergde uiteraard enig logistiek gepuzzel, dat ertoe leidde dat ik na een tamelijk ontspannen autorit (vooral het laatste deel door de Franse Ardennen was bijzonder fraai en rustig) op dinsdagmiddag arriveerde op de camping aan de Maas in *Charleville Mezières*. En daar lag in de aangrenzende jachthaven, eenzaam aan de lege steiger, de *Atlantic II*, maar wat zag zij eruit! Aan weerszijden van de romp waren niet alleen grote stootwillen bevestigd, maar tevens twee lange planken, zodat er weinig te zien was van het sierlijke scheepje dat ik kende.

Het weerzien met mijn zwager was er niet minder hartelijk om en hij toverde enige tijd later in een mum van tijd een overheerlijke Indische maaltijd op tafel. Daarbij kreeg ik uitleg over de wonderlijke "wapenrusting" van zijn vaartuig: de willen en de planken zijn onmisbaar om de huid van het schip te beschermen tegen de ruwe omstandigheden in de talloze Belgische en Franse sluizen, zoals ik persoonlijk in de daarop volgende dagen heb kunnen vaststellen!!!

"Na het eten nog wel even uitgebreid douchen en toilet maken, want je weet nooit wanneer je weer die kans krijgt." Bleek een uitstekend advies van de schipper.

Die nacht sliep ik als een roosje op de bank in de kajuit, weliswaar met oordoppen want ik heb leergeld betaald als het gaat om snurkende schippers, in het verleden...

Na een stevig ontbijt werd de volgende ochtend de oude dieselmotor gestart en een aangename trilling verspreidde zich vanuit de onderbuik van ons schip, de landvasten werden losgegooid en daar voeren wij in de stille morgen de haven uit, de rivier op. Een heel klein stukje van de rivier, want al snel waren we bij het begin van het *Canal des Ardennes*. In dit deel van Frankrijk was vroeger een drukke beroepsvaart met de zgn. *spitsen*. Dat waren tamelijk lompe (niets "spits"aan!) maar zeer smalle schepen, speciaal gebouwd voor het vervoeren van vracht via de smalle kanalen die werden gegraven om ondiepe en kronkelende rivieren te omzeilen en/of met elkaar te verbinden. Tegenwoordig wordt dit stelsel van waterwegen nog

voornamelijk in stand gehouden met het oog op de pleziervaart. De sluisen zijn vaak helemaal geautomatiseerd. Ik heb daar met verbazing en bewondering naar gekeken: De schipper had een afstandsbediening in bruikleen gekregen, waarvoor hij een certificaat moest aanschaffen dat hem vergunning verleende om gebruik te maken van de Franse waterwegen. Hoe werkt dat dan? Al varende zie je op de oever een paal, met een kastje erop. Een pictogram maakt duidelijk dat je de afstandsbediening moet richten op dit kastje en op de knop moet drukken. Dan gaat er een wit licht flitsen, ten teken dat de automaat in werking is gesteld. De schipper stuurt zijn schip vol vertrouwen in de richting van de sluis. Daar brandt een rood licht, dat al snel gezelschap krijgt van een groen licht. Even wachten, nog even wachten, en dan gaat het rode licht uit. De sluis ligt open en er kan binnengevaren worden. Vastmaken en zorg dat je een BIJL bij de hand hebt! Volgende stap in de procedure is het schutten zelf. Verticaal in de sluis zijn twee buizen bevestigd. De rode buis moet naar boven worden geduwd als er reden is voor alarm; de blauwe buis moet naar boven worden bewogen om aan te geven dat je klaar bent om geschut te worden. De deur sluit zich achter je en het **vollopen** van de sluis neemt een aanvang. Hier bewijzen de willen en de planken langszij hun nut, want een klein schip als het onze kan door de enorme turbulentie flink heen en weer gesmaakt worden. De schuiven in de sluisdeuren gaan vrijwel in één keer helemaal open, dus weinig subtiel! We voeren door een mooi groen landschap. Afwisselend bosrijk, met uitgestrekte akkers en weilanden met de bekende Limousin koeien. Diverse sluisen brachten ons steeds hoger, soms wel vier meter in één keer schutten. Ik genoot van het rustige gangetje en strekte mij lui uit op het voordek om van de spaarzame zonnestralen te genieten. Maar aan de idylle kwam een einde toen de motor een fluitsignaal begon te produceren, dat volgens mijn ervaren schipper betekende dat er iets met het koelsysteem mis was. Dit gebeurde vlak voor een haventje dat Pont à Bar heette en we besloten om daar aan de kade af te meren om het euvel te verhelpen. Hoewel ik niet veronderstel dat het plaatsje daar zijn naam aan ontleende, ontdekten we dat er inderdaad een bar bij de brug was, een bescheiden *Bar Tabac* waar we zelfs voor de volgende ochtend vers brood konden bestellen. Verder

moet je je niet teveel voorstellen van de aanlegplaatsen langs deze route. Meestal is er niet veel meer dan een kade aan weerszijden van het kanaal. Je kunt er water innemen, maar zelfs een douche- en toiletruimte ontbreekt vaak. Uit de eerste inspectie die Henk uitvoerde bleek dat de vuldop van de koelwatertank door overdruk geheel afgebroken was, waardoor een groot deel van de koelvloeistof was verdwenen. Dit leek mij een onuitvoerbare reparatie, zonder lasapparatuur, maar Henk bleek niet voor één gat te vangen. Onder de vele materialen en gereedschappen die hij aan boord had, waaronder de eerder genoemde BIJL, bevond zich ook een mysterieus in plastic verpakt rolletje, dat nog het meest deed denken aan een dropstaafje. Dit bleek een soort kneedbare massa te zijn, waarmee je lekken en scheuren in diverse materialen kunt afdichten, die na een aantal uren reeds uithardt tot een staalharde substantie. Ik mocht er een slangetje van kneden, dat door Henk met grote precisie rondom het gat werd gedrapeerd, nadat dit uiteraard met wat geschraap en geschuur zo schoon mogelijk was gemaakt. De losse vuldop werd er stevig op gedrukt en verder konden we gaan luieren, een uitgebreid diner bereiden, een goed glas wijn drinken en zelfs een mooie avondwandeling maken, terwijl de tijd zijn werk deed. Tijdens de wandeling viel het me andermaal op hoe rustig en landelijk deze streek in feite is, terwijl ik hier nooit eerder was geweest. Het was genieten en het glaasje whisky vormde het perfecte slaapmutsje.....

De volgende morgen vertrokken we met gekruiste vingers, omdat we natuurlijk niet zeker konden zijn van het succes van de reparatie, maar na een uurtje varen konden we toch ontspannen bij het idee dat de *Atlantic II* geen deel zou uitmaken van de Nederlandse schepen die we zo hier en daar langs de kant zagen liggen, achtergelaten door minder fortuinlijke landgenoten. Waarschijnlijk vanwege ernstige motorpech, of familieomstandigheden.

De reis ging zo vlot dat we, al genietend van de prachtig begroeide oevers die af en toe deden denken aan de Amazone, al om één uur die middag de achterstand hadden ingelopen en nabij de plaats La Chesne aankwamen bij het begin van de befaamde SLUIZENTRAP, waar over een afstand van nog geen acht kilometer een hoogteverschil van maar liefst 75 meter wordt overbrugd. Omdat het nog zo vroeg was besloten we na

kort overleg om alvast een paar van de zesentwintig (!) sluisen te passeren, aangezien in de vaargids stond dat voor de hele trap wel zo'n zeven uren dienen te worden gereserveerd. Zo kwam het dus dat wij, nietsvermoedend en argeloos de eerste sluis met de bekende druk op de knop in werking stelden.

Vanaf nu zou het steeds omlaag gaan, dus nu telkens wachten tot de sluis **leeg** was. Een stuk rustiger, omdat het leeglopen om de één of andere reden met veel minder gekolk en geweld gepaard gaat dan het vollopen. Nu ontdekte ik ook waarom de BIJL zo belangrijk was. Als je vastmaakt is de sluis nog vol en bij het zakken van het water moeten de lijnen dus geleidelijk worden gevierd, omdat anders je boot zou blijven "hangen" aan de bolders, met alle problemen en kans op schade van dien. Je moet dan dus snel kunnen kappen!

Wat wij ons niet hadden gerealiseerd was echter dat door de verregaande automatisering van het gehele sluisencomplex steeds de volgende sluis reeds wordt geactiveerd als je de eerste sluis uitvaart. En omdat we de enigen waren en niet hoefden te wachten op andere waterweggebruikers, ging het razendsnel. Nu kwam dit ook door ons inmiddels bewonderenswaardige handigheid en samenwerking bij het "nemen" van sluisen. Zo had Henk al uitgevonden dat het handig is om maar aan één lijn te liggen, in het midden van de



boot. Als je bovendien de lijn niet vastmaakt, maar in je hand houdt, kun je langzaam vieren zonder het risico te lopen dat je de BIJL nodig hebt. En door met gespreide benen in het gangboord te

staan kun je door beurtelings met je rechter- of je linkerbeen

druk uit te oefenen de bewegingen van de boot corrigeren. Door de stroming in de sluis wil namelijk nu eens de boeg, dan weer de achtersteven van de kade af. En nu we met zijn tweeën waren kon Henk aan het roer blijven staan en de motor bedienen, terwijl ik me specialiseerde in het vastmaken en het bewegen van de verticale stang die ervoor zorgt dat de deur achter ons dicht en de andere deur open gaat. Dat dit alles wel moeilijk is als je het in je eentje moet doen, kan ik me heel goed voorstellen en mijn bewondering voor mijn zwager is dan ook behoorlijk gestegen!

Maar goed, om het lange verhaal maar een beetje korter te maken: we hebben in vier uur alle sluisen afgewerkt. Toen we die avond aanlegden bij een dijk vlak na de laatste sluis bij Rilly sur Aisne hadden we 9 uur gevaren en daarbij in totaal 33 sluisen gepasseerd.

Helemaal zonder problemen ging het niet, want sluis nummer 17 bleef ondanks herhaaldelijk drukken hermetisch gesloten. De sluiswachterwoningen staan vrijwel allemaal leeg en de overigen worden niet bewoond door sluiswachter, dus wat nu?? Gelukkig ontwaarden we na enig onderzoek een klein bordje op de muur van het hokje waarin zich de elektrische apparatuur bevindt, met een telefoonnummer. Het bellen met dit nummer leidde ertoe dat er een klein wit bestelautootje aankwam, verrassend snel ook nog, met een monteur die het probleem in enkele minuten had opgelost.

Wij vrolijk verder, onder de indruk van de slagvaardigheid van de *Voie Navigable de France*.

De motor bleef naar behoren functioneren en we voelden ons onoverwinnelijk, tot ook sluis nummer 22 ongehoorzaam bleek te zijn. Maar nu wisten we hoe het werkte: even vastmaken aan de oever, met behulp van de speciale reuzenharingen die ook tot Henks uitrusting bleken te behoren, het bekende nummer bellen en even wachten, nog even wachten en hé, nu kwamen er zowaar twee autootjes aan, met drie monteurs, waaronder de vorige. Deze keer duurde het wel wat langer en ik begon me af te vragen hoe dit in het hoogseizoen zal gaan, met een verveelvoudiging van het aantal vaartuigen, die tevens de ruim zeven uur die er schijnt te staan voor het passeren van deze toeristische trekpleister verklaart.



Kort na het verlaten van de sluisentrap kwamen we bij een bemande sluis, waar Henk met gemengde gevoelens zijn afstandsbediening weer moest inleveren. Het was al laat en we zochten een plekje, vlak langs een verlaten dijk, om de nacht door te brengen. Na zes uur werken de sluisen niet

meer. De motor heeft het uitstekend gedaan. Dat geeft de burger moed. We aten brood met een lekkere salade; ik kwam gedurende deze reis niets tekort!

Nog een stevige avondwandeling en het was weer tijd voor mijn dagelijkse oorlam, waarna ik in mijn "kooi" kroop, terwijl de schipper zich in het vooronder nog boog over de planning voor de volgende dag.

Hoewel we die ochtend konden ontbijten in de zon, bleek het weer niet minder wisselvallig dan het de hele reis al was: donkere wolken pakten zich samen en al spoedig begon het hevig te regenen. Henk had zijn zuidwester opgezet en ik zocht de beschutting van de kajuit. Een uur later echter kon ik alweer even liggen zonnen op het immer fibrerende voordek.

Die dag maar vijf sluisen, dat was wel even afkicken!! De eerste sluis was nog wel spannend, want hoe zou dat moeten zonder afstandsbediening? Of zou het een bemande sluis zijn? Opeens zagen we een PVCbuis aan een kabel boven het water hangen. Op een wat onduidelijk bord op de oever stond een vage picto van een hand en een pijl en het duurde dan ook even voor we uitgevogeld hadden dat het de bedoeling was om aan de buis te draaien. Omdat deze vlak boven het oppervlak hing, verticaal, was dat vrij gemakkelijk en inderdaad sprong vrijwel direct het licht op groen en konden we verder. Het bleef die dag een kwestie van kledingstukken aan- en weer uittrekken, naarmate bewolking en zonneshijn elkaar afwisselen, maar ik genoot van mijn laatste vaardag. Want Henk had het zo uitgekiend dat we in de loop van deze middag zouden aankomen in Rethel, vanwaar ik met de trein op eenvoudige wijze weer in Charleville kon komen.

We stopten even in Attigny, een aardig plaatsje, waar we nog wat vers stokbrood konden inslaan en de watertank vullen. Henk deed heel stoer opdruk oefeningen op het voordek. Om zijn vriend en fysiotherapeut te imponeren maakte ik er een foto van. Deze laatste dag is weer een complete idylle. Langs de oever zag ik kwikstaartjes, waterhoentjes met jongen, roodstaartjes en natuurlijk veel eenden, die soms heel dom lange tijd voor de boot uit bleven vluchten, in plaats van even opzij te gaan. Het vogelconcert vanuit de overdadige oeverbegroeiing begeleidde ons de hele tijd en het was jammer om al te stoppen, om vier uur in de namiddag. Maar dit moest mijn eindpunt zijn van deze reis. We plunderden nog even de plaatselijke Super Marché en lieten ons het avondmaal, een door Henk vervaardigde zalmsalade met yoghurt en bleekselderij, gebakken aardappeltjes met uitjes, tomaten en basilicum goed smaken. De wijn vloeide rijkelijk. Terwijl de laatste stralen van de zon alles dompelden in goud luisterden we naar prachtige muziek onder het genot van koffie en chocolade.



Op de kade hadden we die avond nog een geanimeerd gesprek met René en Henk, de bemanning van de Overijssel. Dat is een honderd jaar oud voormalig vaartuig van Rijks Waterstaat. René is een gepensioneerde beroepsschipper, die nu door heel Europa vaart met zijn prachtig gerestaureerde Overijssel. Henk is zijn zwager en vaart een tijdje mee, net als ik dus. René had prachtige verhalen over zijn avonturen als schipper, met corrupte douane beambten en boze vissers en jagers, waarbij hij wel eens onder vuur kwam te liggen als hij langsvoor met de Overijssel voorbij kwam op momenten dat de heren daar niet van gediend waren. Vissers gebruiken dan de katapults waarmee ze ook bolletjes aas in de richting van hun dobbbers schieten en wat de jagers gebruiken, daarover liet René geen misverstand bestaan en hij beschreef op plastische



wijze hoe hij diep duikend in zijn stuurhut het stuurwiel bediende om uit het schootsveld te kunnen blijven. Hij wist ook te vertellen hoeveel Nederlanders elk jaar weer op weg zijn langs de waterwegen in Europa, met name in Frankrijk. We gingen tevreden slapen die nacht. En ik was die zaterdag toch enigszins weemoedig toen ik in de trein stapte om in een half uurtje weer terug te keren op de plek die ik vier dagen daarvoor had verlaten.

### **Henk Hoogerwerf**

Nawoord:

Mijn zwager Henk heeft Parijs niet gehaald. Hij kreeg later weer motorpech en besloot dat zijn reis te lang zou gaan duren als hij zou doorzetten, met het risico dat de motor er helemaal de brui aan zou geven. En zo kwam het dat ik onlangs met mijn kano Henk tegemoet kon varen op de Nederrijn om hem de laatste kilometers op weg naar huis, bij Arnhem, te vergezellen. Het was die dag prachtig zonnig weer, met tropische temperaturen. Daarna was de zomer voorbij, zo lijkt het op het moment dat ik dit schrijf, half juli. Laten we hopen dat de zomer nog een inhaalslag in petto heeft.



Het lekkerste fruit van Castricum en Uitgeest bij Bennis Kwaliteit in Groente & Fruit  
Torenstraat 40 tel: 0251-654047. Ook voor u vitaminerijke fruit- of geschenkmant .

## **Vogels spotten in de Biesbosch**

Rond de jaarwisseling stond in diverse kranten het bericht dat er zee-arenden in de Biesbosch waren gesignaleerd, ja zelfs een nest aan het bouwen waren! Dat kwam mooi uit, want laten we nu net onze jaarlijkse wintertocht in januari op de vaarkalender hebben gezet. Minder mooi was aanvankelijk het bericht dat de boswachterij het kanowater bij het nest tot verboden gebied had verklaard. Maar ter plaatse bleek er geen sprake van afsluitingen. Een nest of arenden hebben we evenmin gespot. Maar lekker gevaren hebben we wel. Zie de website voor de foto's.

Logboek- en statistiekschrijvers kunnen het volgende noteren: 9 zeekajakers legden circa 18 km af op 8 januari 2012 bij 4 tot 5 Bft. Gevoelstemperatuur afhankelijk van kleding.

We hebben tientallen sijssies en drijfsijssies waargenomen. Voor de lokale fauna viel er ook behoorlijk wat te genieten. Liefst negen verschillende vreemde exemplaren van de familie der KVUvogels passeerden in hun ranke plastic scheepjes. Ze passeren hier kort de revue.

Allereerst hebben we natuurlijk de snertvogel, herkenbaar getooid met wollen muts met kwast, het verlengstuk van de armen aan een koordje op de borst en de luiken boordevol erwtensoep van slagerij Oomen aangevuld met roggebrood en katenspek en niet te vergeten de onverwoestbare benzinebrander die al in gebruik was toen de Biesbosch nog zout was.

Uit het zuiden voegde de Vlaamse vogel zich bij ons, uiteraard een mop aan ons assortiment toevoegend, door zich aan de andere kant van de rivier te vervoegen bij de veerpont, die natuurlijk op zondagen pas veel later de eerste afvaart heeft, waardoor de eerste koffiepauze noodgedwongen al vóór vertrek moest plaatsvinden.

De pingpingvogel was weer van de partij in zijn mooie gele Mariner, stelselmatig de sijssies en drijfsijssies niet herkenkend, speurend naar bevers (niet gezien natuurlijk) en ander lokaal wild.

Het was de coördinatorvogel in zijn oranje-rode scheepje toch weer gelukt zich bij dit zondagse evenement aan te sluiten, hoewel hij gevoelsmatig vindt dat de zondagochtend niet in een kajak doorgebracht dient te worden maar bestemd is om uit te slapen.

De wilgenknotvogel, deze species komt vaker voor in de KVV gelederen, struinde voortdurend inspecterend rond, van oever naar oever om goedkeurend de knotbare wilgen in ogenschouw te nemen, als hij in het Noord-Hollandse landschap klaar is weet hij het wel, hier in de Biesbosch kan een knotter jaren vooruit.

De bric a bracvogel komt voor onder meerdere namen, waarbij de vrachtbootvogel één van de meer recente is, hij komt al geruime tijd in onze streken voor, is overal geweest en gezien, 's winters sterk lijkend op een kanarie en in de overige seizoenen een bonte verschijning, sleept door een onstuitbare verzameldrang veel mee naar het nest.

Een zorgzaam type is de bloothoofdvogel, die voor afvaart de uitrusting van de troep inspecteert, met name kleding en hoofddekseksels hebben zijn aandacht en als je te weinig aan hebt naar zijn smaak wordt er uit eigen voorraad opgediept, terwijl hij zelf de januarische temperaturen met onbedekt hoofd trotseert, wetende dat je toch heel veel warmte verliest via de bovenkant.

De electravogel was er in geslaagd om zich los te maken van de bezigheden in de loods op het gebied van alles waar stroom op staat, niet op staat of zou moeten staan om zich in het scheepje waar vroeger de Vlaamse vogel zich in liet zien, op de Amer te begeven.

Uiteraard ontbrak de eskimoteervogel niet aan het gezelschap, ijs en weder trotserend overal eskimoterend, ook voor de kust van het snertstrand dompelende hij zijn verenpak in het koude water om te testen of de bodem in deze streken ook aan de onderkant zat en als toegift stapte hij ook nog even uit en weer in, in die volgorde. De oplettende lezer heeft natuurlijk gezien dat dit jaar alleen mannetjes in de Biesbosch zijn gesignaleerd. De oorzaak is onbekend.

Wilt u volgend jaar ook mee naar de Biesbosch? Doe dan mee aan de prijsvraag en lever bij de redactie een lijstje in met de (correct geschreven) namen van de deelnemers aan deze Biesboschtocht. Vermelding van de boten (merk, kleuren, naam) levert bonuspunten. Inzenders winnen deelname aan de Biesboschtocht 2013. Voor de persoon met de meeste bonuspunten is er extra worst in de snert. Bovengenoemde vogels zijn uiteraard van deelname uitgesloten.  
pingpingvogel



Kopij 2012 inleveren voor 14 december

**Amsterdamse Grachten  
23 september 2012**

Na het rondje rond Amsterdam Zuidoost van vorig jaar gaan we dit jaar de grachten weer verkennen. Uiteraard weer een tocht met een thema, namelijk "*bijzonder*". Bijzondere, vreemde of minder opvallende zaken krijgen dit jaar wat meer aandacht. En uiteraard de functie van het water in de stad, daar valt niet aan te ontkomen.

Verzamelen, boten opladen om 9.00 uur. In tegenstelling tot vorige jaren zal de briefing over de route al in Uitgeest plaatsvinden. Aansluitend vertrekken we om 9:30 uur vanaf de loods naar een roeivereniging aan de Amstel in Amsterdam. Na koffie (met appeltaart?) bereiken we stroomafwaarts varend al snel de grachten van de hoofdstad. En hoe het verder gaat??? Uiteraard gaan we het IJ op. Halverwege leggen we aan voor een lunch.

Deze tocht is niet voor iedereen geschikt. Enige oefening is wel vereist. Gestreefd wordt naar een afstand van circa 25 kilometer. Ter vergelijking dat is twee maal een rondje De Woude. De vaartijd zal dan ongeveer vijf uur bedragen. Op het IJ kunnen de omstandigheden lastig zijn. Het water is al behoorlijk koud en kan lekker klotsen.

De inschrijving sluit op 19 september. Vermeld je telefoonnummer en het aantal kajaks dat je eventueel op je auto wilt vervoeren.

Gilbert