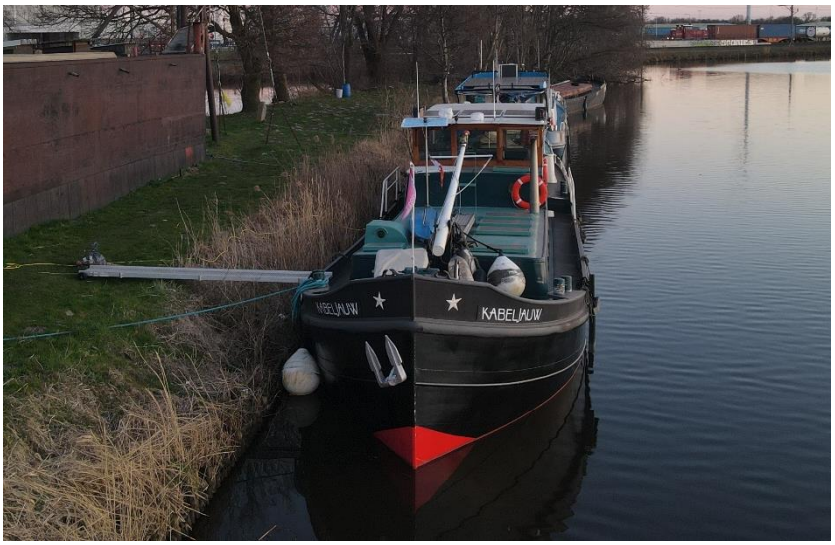
Zaterdag 6 maart 2022

De Kabeljauw gaat gelukkig weer te water. Na 19 dagen op de wal zijn het een beetje zat en zijn blij dat we weer te water gaan.
Het resultaat is zeker de moeite waard. Ze ziet er mooi uit met de frisse verflaag. Nu de rest van het schip poetsen en soppen. Ze is wel heel vies geworden van al het werk.
Maar ja, dat kan niet anders en deze hellingbeurt doet het schip goed.



De Kabeljauw ligt voor het eerst op haar spudpalen afgemeerd.

Onder de vloer in de badkamer liggen een aantal kabels die naar het vooronder gaan.

De kabel voor de voorste spudpaal had één ader te kort daarom heb ik een andere kabel getrokken. Samen met de Backbone kabel voor de dieptemeter.
De eerder gelegde coaxkabel bleek niet geschikt voor de huidige dieptemeters.

Het leggen van een kabel is een verschrikkelijke klus omdat bijna alles van de plaats moet en een deel van de betimmering moet uit elkaar.

Door de bomen is het bos……
Met gele labels probeer ik wat orde in de chaos te krijgen.

Achter de wand van de kleine hut ligt de bekabeling naar de stuurhut. Ook zit daar de bediening van de keerkoppeling en de regulateur, naast de mechanische aandrijving van de toerenteller en de capillaire leiding van de koelwatertemperatuurmeter. Kortom, een bos om voorzichtig mee te zijn.

De dieptemeter met er naast de bediening voor de spudpalen.

Het is tegenwoordig bijna niet mogelijk een nieuwe dieptemeter met een wijzerplaat te vinden. Gelukkig vonden we er bij VDO nog een. Alle andere merken werken met een digitaal scherm.

De verschillende fases van aftimmeren van de kast in het vooronder. Nu nog kleurtje erop….

Zondag 10 april zijn we naar de oostelijk kade van de werf gevaren om water te tanken.

En maandag 11 zijn naar Erica gevaren. Er is iets mis met de startbatterijen dus hebben we gestart op de huishoudaccu's. We hopen dat de vaart naar Erica voldoende zal zijn om de startaccu's te laden.

We passeren ditmaal op ons gemak de Leeuwerikenbrug en de spoorbrug in Coevorden. Bij de spoorbrug even een paal laten zakken om op de trein te wachten, die niet kwam… Maar even wachten en de hefbrug gaat toch vlot omhoog. Dan links de hoek om het Stieltjeskanaal op, opnieuw een brug.
Er liggen hier vier bruggen achter elkaar die bedient moeten worden, de vijfde kunnen we onderdoor. De brugwachter gaat met zijn auto met ons mee. Er vaart een motorjacht voor ons uit dat telkens haast maakt en vervolgens ligt te drijven tot we er zijn en de brug opengaat. Na negen kilometer komen we bij de Stieltjeskanaalsluis en schutten gelijk met deze motorboot. De man stuurs, de vrouw voorzichtig naar ons wuivend. Na de sluis kunnen ze gang maken om richting Meppel te gaan en wij melden ons bij de Westerveenschebrug.

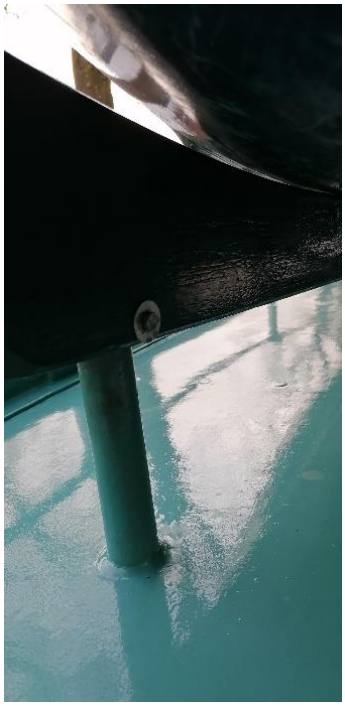
De sluismeester zei al dat we voor de brug even moesten wachten omdat de brugwachter er niet was. Even voor half twaalf liggen we voor de brug. Toch maar even op de knop gedrukt want je weet maar nooit. Wellicht is de brugmeneer inmiddels terug. Maar nee, geen reactie. Van twaalf tot één uur is er sowieso geen bediening op deze kanalen.

De Westerveenschebrug

Dus u voelt het al, om kwart over één; Toch maar even gebeld met de provincie. Een aardige mevrouw aan de telefoon: "ja, maar u had de vaart aan moeten vragen, minsten 24 uur van tevoren". 'Dan lijkt me mijn telefoontje aan uw organisatie van vrijdag ruim op tijd.' "O, ja dat wist ik niet…" Ze vroeg mijn nummer en zou me z.s.m. terugbellen. Pakweg een kwartier later floepen de lichten op groen/rood en gaan de slagbomen dicht begeleid door het geluid van de bel. We kunnen verder naar de sluis die al

direct in zicht is. Ook daar staan de lichten op groen en kunnen we er zo in. Nog een bootje erbij en we gaan omhoog. Vandaag zijn we in de twee sluizen bij elkaar 7 à 8 meter gestegen. Nog 500 meter en we zijn bij de ligplaats in Erica. Het was mooi zonnig weer dus hebben we de nieuwe fietsen opgetuigd en zijn teruggefietst naar Coevorden om ons busje op te halen. We maakten er een mooie fietstocht van, 19 Km door de schone Drentseland. Terug aan boord eens gekeken of de motor nu wel wilde starten na ruim 5 uur varen zou je zeggen dat er wel weer wat leven in zou moeten zitten. Maar die hoop bleek helaas tevergeefs. De motor ging niet rond dus einde accu's. Na overleg met Mart Verheul van Amrit Techniek hebben we besloten nieuw accu's te bestellen. Dus even niet verder varen.

Omdat in de storm Eunice, van afgelopen maart, de roeiboot bijna overboord is gegaan, is het tijd om de steun op het roefdek te borgen. Als je het opschrijft stelt het niet veel voor. Ber is er toch de hele dag druk mee. Eerst de roeiboot bevrijden van het dekzeiltje, dan de roeispanen en bezemmateriaal eruit. Omdat het afvoertje verstopt zit met bladmateriaal ligt er behoorlijk wat regenwater in de boot. Dus dat water er eerst maar eens uit laten lopen. Dan de boot ophijsen. Door dat er nog water in de holle bodem van de boot zit gaat het bootje scheef hangen. Dus het bootje voorzichtig buitenboord gezet en met een stootwil ertussen vastgezet. Toen de liggers van het roefdek afgehaald. Gaatjes geboord en in de staanders schroefdraad getapt. De rommel opgeveegd en het roefdek geschrobd. Daar kun je nu goed bij omdat het bootje weg is. Toen kon alles weer terug op de plaats.



De kabelaring ofwel het touw dat rond de boot zit is met bindstrips vastgezet. Die zijn door de zon uitgehard en scherp geworden. We gaan de kabelaring eens goed vast zetten. De truc is om het lijntje waarmee de kabelaring vast zit zo tussen de kardelen te steken dat je die bijna niet kunt zien.

Dan kan deze lijn ook niet zomaar door schavielen. Het is een leuke klus waarbij nogal wat kracht moet worden gebruikt om de marlpriem tussen de kardelen door te steken. Het touw dat gebruikt is voor de

kabelaring is niet nieuw en niet soepel meer. Maar het lukt toch om de kabelaring weer strak op het boord van het bootje te krijgen.

We hebben de nieuwe startaccu's geplaatst. Maar de eerste reactie was toch dat de motor niet wilde starten. Alle bekabeling eens goed nagelopen en getest waar dat kon en opnieuw een startpoging gedaan. Weer ging het starten niet goed. Opnieuw de startkabel naar de huishoudaccu's verbonden en, ja hoor, de motor sloeg direct aan. Toen de startkabel weer weggehaald en opnieuw een poging gedaan om te starten. Dat lukte meteen. Vervolgens de start nog twee keer herhaald. Telkens ging het goed. Nu maar hopen dat het probleem verholpen is. Het overstarten is vervelend en het voelt niet goed om te varen met een motor die niet direct opnieuw kan worden gestart als die onverhoopt af mocht slaan.

We hebben besloten tot na de Pasen in Erica te blijven liggen.

Op 2e paasdag de traditionele Paasduik met Méduse in Zutphen. De clou van de paasduik is het paaseieren zoeken onderwater. Wie de eeuwige roem ten deel valt mag ook een jaar op de duikkabouter passen… en mag het volgende jaar de paasduik organiseren.
Altijd gezellig om elkaar aan de waterkant weer te ontmoeten en bij te praten. Cor heeft met Rik gedoken en haar nieuwe droogpak kunnen testen. Het pak bleef van binnen droog en Cor was nog lekker warm gebleven ondanks de nog lage watertemperatuur.

Ineke en Yannick hebben dit jaar het recordaantal paaseieren gevonden

De stroomproblemen stapelen zich op. De serviceaccu's waar het huishouden op draait houden hun stroom niet meer vast. Dus wat de zonnepanelen er overdag in steken is de andere morgen verdwenen. Het kan zijn dat onze elektrische kookplaten te veel van het goede zijn geweest voor de huidige accu's. We zetten eerst alle verbruikers in een overzicht en vervolgens hoelang de verbruiker aan staat en hoeveel stroom die dan verbruikt. Dat geeft een indicatie hoe groot de accucapaciteit moet zijn die we

8 accu's van 57,4 kg per stuk, 6 Volt 400

Van 4 accu's, ongeveer 200 Kg, gaan we naar 8 accu's van 460 Kg totaal. Dus dat is wel even sjouwen. Maar daar kunnen we dan ook weer jaren mee vooruit.

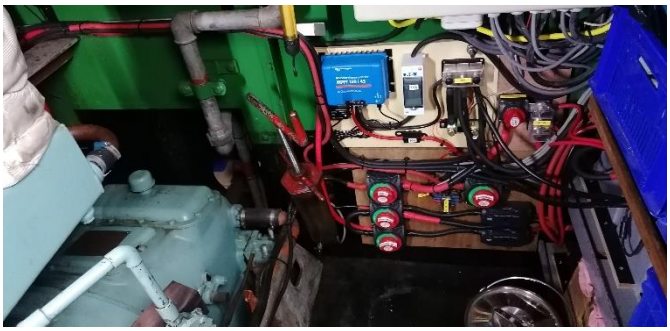
nodig hebben. De uitkomst is dat het 'theoretisch' net aan zou moeten kunnen. Daarom besluiten we zwaardere accu's neer te zetten dan de 440 Amp/h aan accu's er nu instaan.
We vergroten de capaciteit naar 800 Amp/h.

De Breeze, met Nathalie, Guy en Amy, is ook naar Erica gekomen. We zijn gezamenlijk Emmen ingegaan om Koningsdag te vieren.

De binnenstad was veranderd in een enorme kleedjesmarkt. Het was even wat vreemd om weer met zoveel mensen op straat te zijn na de coronaperiode.

Tussen de middag hebben we genoten van de gezamenlijke lunch.

Mart Verheul kwam later in de week aan boord om de kabels voor de accu's op maat te maken en de zaak aan te sluiten.



Op het schakelbord zijn er verschillende schakelaars en zekeringen bijgekomen.

Tijd om weer eens verder te varen na al de technische zaken. We gaan op weg naar het Veenpark in Barger-Compascuum.

We liggen in de trapsluis richting Barger-Compascuum

We varen door prachtige natuur en passeren diverse bruggen en sluizen. O.a. de Koppelsluis, het is een trapsluis met twee kolken.
Er zijn in Nederland twee trapsluizen, ook wel koppelsluizen genoemd. Eén in het Wilhelminakanaal naar Tilburg en een in de Veenvaart. Ooit was er bij Dieren een trapsluis met drie kolken, maar die is vervangen voor een moderne sluis, die inmiddels ook alweer buitengebruik is gesteld. Maar dit terzijde.

Bij het Veenpark vinden we een prachtige ligplaats voor de openstaande schutsluis van het museum.

Over het weer hoeven we niet te klagen. Het blijft zonnig met zo nu en dan een wolk.

Het interieur van de huisjes sluit aan bij de periode waar in de Kabeljauw actief was in de vaart. Zo tussen 1920 en 1960.

Het blauw komt terug in de kleur van onze kasten en de bedstee in het vooronder.

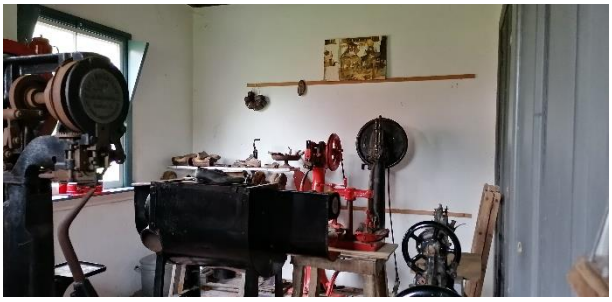
Het rood op de deur lijkt op het rood dat we op de vloer hebben in het vooronder.

De bedstee doet sterk denken aan die op de Kabeljauw.

Dit is de woning van de brugwachter.

De brugwachterswoning, de draaibrug ligt voor de woning net buiten beeld van de foto.

Ook in de woning van de schoenmaker zien we deze kleuren terug.



De werkplaats van de schoenmaker is minder rijk gedecoreerd

We ervaren een, soms vage, herkenning van de sfeer zoals die in onze jeugd op sommige plaatsen nog wel hing. Het harde leven is hier wat geromantiseerd weer gegeven. Toe was geluk……. Ach u weet wel.

Het leven in de veenhuisjes moet wel heel zwaar zijn geweest. Koken, leven en slapen in de dezelfde ruimte die vast niet echt waterdicht was.

Het type schip zoals de Kabeljauw noemde men toen niet voor niets een ”luxe”motor. Met een kolenkachel, een aanrechtblad met waterpomp, een toilet met spoelpomp en een droog bed. Was het beter toeven als in dergelijke kotjes.
Tot in de vijftigerjaren werden nog enkele veenhuisjes bewoond.

In het Veenpark Museum is ook de stoommachine te zien van de aardappelzetmeel fabriek.

Na het bezoek aan het Veenpark gaan we verder noordwaarts richting Emmer-Compascuum.

We passeren enkele sluizen met een bijzondere sluisdeur constructie. Het zijn schuifdeuren die in een rails hangen.

De vaarweg heeft voor ons regelmatig een uitdaging in petto.

Langs het kanaal wordt op een aantal plaatsen aan de beschoeiing gewerkt. Wat op zich natuurlijk een goed teken is. De vaarweg is vrijgegeven voor schepen tot 28 meter lang en 4,8 meter breed. De Kabeljauw maar 21,6 meter lang en 4,6 meter breed maar daar heeft men bij de werkzaamheden geen rekening mee gehouden waardoor het soms niet zo eenvoudig is om te passeren. We overnachten voor de Schniedersbrug op het Stads-Compascuumkanaal.

Vlak bij de windmolen.

Het 8e Verlaat was defect maar met een heleboel handjes komt het toch in orde.

De Sluis bij Barnflair, het 8e Verlaat, gaf wat oponthoud omdat een van de deuren niet meer wilde bewegen. Na het passeren van de ingang van het Haren-Rütenbrockkanaal naderen we Ter Apel.

In Ter Apel liggen we midden in het dorp. De PC waar PC Navigo, de digitale waterkaart, op draait heeft storing. Daar heeft de lokale computershop, die naast de ligplaats zit, snel een remedie voor. Een gratis tip en de zaak werkt weer zoals het zou moeten.

Na aankomst drinken we een biertje op de steiger mat Guy en Nathalie.

Bij het 6e Verlaat zijn we op het Musselkanaal gekomen. De volgende overnachting is dan ook de plaats Musselkanaal. De Breeze gaat in de jachthaven liggen. Wij liggen in het kanaal vlak bij de supermarkt. De weg langs het kanaal is wat onrustig, maar gelukkig is dat ‘s avonds voorbij.

De volgende halte is Stadskanaal. We brengen de auto vast vooruit en gaan met de fiets terug naar de boot.

De volgende overnachtingsplaats is een steiger, een paar kilometer voor het 1e Verlaat. Daar blijven we een paar dagen om op de 10e door te varen naar Veendam.

Over het Oosterdiep liggen 27 bruggen en twee sluizen op een afstand van 6 Km. Er gaan drie brugwachters met ons mee die om en om de bruggen bedienen. Aan het einde van de rit zijn we er twee kwijtgeraakt… dat maakte dat de laatste drie bruggen wat lastiger waren. Hulde aan de spudpalen. Telkens als het oponthoud wat langer leek te duren zetten we een spudpaal in de grond. Zonder last van de wind te hebben kunnen we rustig afwachten tot de brug open is.

De volgende plaats die we aandoen is Veendam. Om bij de aanlegplaats te komen gaan we door het Oosterdiep. De route kent 2 sluisjes en 28 bruggen. Daar gaan we met twee andere boten door heen. De eerste 19 bruggen zijn er drie brugwachters maar na de tweede sluis gaat de baas weg en blijft één man achter bij een brug met storing. Het gevolg is natuurlijk dat we telkens moeten wachten tot de brugwachter de volgende brug open heeft. Opnieuw zijn we heel tevreden met de spudpalen. Door het gebruik van de palen is er geen gevaar zomaar ergens tegenaan te drijven, dus dat geeft rust aan boord.

In Veendam komt de tankauto nog wat extra diesel brengen zodat de bunkers nu weer vol zijn. Ook tanken we water. Daarmee zijn we voor, grof weg, twee maanden van drinkwater voorzien.

Samen met Nathalie en Guy bezoeken we het vestingstadje Bourtange.

Nathalie en Guy doen een dansje op de ophaalbrug

Bourtange was ooit een zandduin in het hoogveenmoeras een weinige plaatsen waar weg lag om door het moeras te kunnen trekken.
De vesting heeft een rol gespeeld in de 80-jarige oorlog en is aangelegd tussen 1580 en 1590. En later in de Bataafse tijd, van 1795 tot 1813 is de vesting in Franse handen.

De vestingmolen

We verlaten Veendam en gaan verder richting de stad Groningen.
De Groninger scheepsbouw is nog behoorlijk actief aan het Winschoterdiep. We passeren de werf van Bodewes in Foxhol en een werf van Damen
Shipyards

Twee nieuwbouw schepen, bijna klaar voor de tewaterlating

Als tussenstop blijven we twee dagen liggen aan de ligplaats Noordermade aan het Winschoterdiep. Een mooi plekje in de natuur, het is er in de middag 27^{C}. Dus konden we de verleiding niet weerstaan en zijn even gaan zwemmen. Het water is nog koud, maar het is te doen.
De ligplaats is een kade van een voormalige sluis in het Winschoterdiep. Jammer dat er veel muggen kwamen toen de zon onderging.

Donderdag 19 mei vertrekken we weer en gaan op weg naar Droogdok Groningen.

Droogdok Groningen.

We hebben met Mark, van Droogdok Groningen, afgesproken dat hij even naar de inspuitpomp van de motor zal kijken. Als we met de motor stationair de keerkoppeling inschakelen slaat de motor soms af. Dat geeft een onzeker gevoel tijdens manoeuvreren, dan heb je, je volle aandacht nodig om het schip op de juiste plek te krijgen en zin in 'gedoe' met de motor. Hij ziet en hoort niets vreemds aan de motor en adviseert de smeerolie van de pomp te vervangen. In het verleden heeft hij al veel werk aan de Kabeljauw gedaan en kent het schip goed.
Met zijn advies op zak varen we door naar Hoogkerk waar ligplaatsen zijn van de schepencarrousel.
Van het Winschoterdiep gaan we via het Van Starkenborgkanaal naar het Reitdiep om vlakbij Hoogkerk het Hoendiep op te varen.
We hebben een ligplaats voor één week gevraagd en dat was toegestaan. De havenmeester bediende de laatste twee bruggen voor de ligplaats omdat die normaal alleen op verzoek draait met bediening van de provincie. Omdat de havenmeester een welkomspraatje wilde houden en dus ons ter plaatse zou ontvangen kon hij ook de bruggen bedienen. Erg vriendelijk en handig voor ons.

Jonge zwanen aan het Reitdiep

De Hoogkerksterbrug, de havenmeester opent de brug voor ons

Het vervolg leest u in Deel 10 van het Dagboek van een Kabeljauw