



Verklaring

De kaart is vervaardigd naar de laatste metingen van de Zee- en Landmetende Dienst van de Koninklijke Marine. De afmetingen zijn naar de werkelijke grootte van de Zee- en Landmetende Dienst van de Koninklijke Marine. De afmetingen zijn naar de werkelijke grootte van de Zee- en Landmetende Dienst van de Koninklijke Marine.

TEXEL

Sluis Maatschap Uithoey
Aan de Oostzijde van de Sluis
Aan de Westzijde van de Sluis

Naam van de Zuiderzee
Dit kaartje is een...
De afmetingen zijn naar de werkelijke grootte van de Zee- en Landmetende Dienst van de Koninklijke Marine.

‘In het algemeen maakt “de Binnenvaart” weinig gebruik van kaarten. Hiervoor bestaan verschillende redenen. Vooreerst laat de ontwikkeling van den binnenschipper te wenschen over; velen zien het groote belang, dat de schipper bij het bestaan van goede, duidelijke kaarten heeft, nauwelijks of in het geheel niet in. Verder zijn er tal van varensgezellen, die een kaart niet weten te gebruiken, ja, het raadplegen ervan als iets geleerds aanmerken, als iets, dat boven hun krachten en bevatting zou liggen.’ Dit schreef T.P. Keijzer als inleiding bij zijn ‘Kaart van de Zuiderzee voor de binnenvaart’ in 1913. Hij maakte duidelijke kleurenkaarten waarbij het land gelig was en de verschillende dieptes met verschillende kleuren blauw en groen waren aangegeven.

Een vaargids of een reisgids?

Het IJsselmeer en de Randmeren zijn aantrekkelijke gebieden om te varen. Langs de randen liggen veel mooie havens. Dat was vroeger zo en dat is nog steeds zo:

“Hoewel in Europa waarschijnlijk geen reis bestaat die, uit wijsgerig en etnografisch oogpunt, van groter belang is dan een rondvaart over de Zuiderzee, wordt deze toch weinig onderhouden.”

Dit schreef Henry Havard in zijn boek ‘Een pittoreske reis langs de dode steden van de Zuiderzee’. Havard was een Franse cultuurhistoricus en reiziger. Hij bezocht Nederland in 1873.

Vijftig jaar voordat Havard zijn tocht maakte, wandelde Jacob van Lennep met studievriend Dirk van Hogendorp door Nederland. Ze bezochten ook wat steden rond de Zuiderzee. Hij beschreef de reis in ‘De zomer van 1823’. De Franse Tijd was nog maar net afgelopen en de Nederlandse republiek was een koninkrijk geworden. Engeland had de leidende positie van Nederland overgenomen. En de Vereenigde Oostindische Compagnie werd in 1798 ontbonden. Beide schrijvers vertellen over het verval van de dorpen en de steden. Het zijn de restanten van de Gouden Eeuw en de Hanzetijd.

Tweehonderd jaar later varen wij met ons bootje langs de havensteden. De steden leven weer en de huidige bewoners zijn zuinig op het verleden. De boeken van onze beroemde voorgangers staan in ons scheepsbibliotheekje aan boord.

Vaargids en reisgids

Vaargidsen stammen uit de tijd dat waterkaarten en de betonning nog niet echt betrouwbaar waren. De kaarten van nu zijn goed en de betonning op de Nederlandse wateren is van uitstekende kwaliteit. Toch zijn er plekken waar je moet opletten, waar je bijvoorbeeld niet even buiten de geul kunt varen. Deze gids benoemt de aandachtspunten. Dat betekent ook dat we weinig of geen vaaraanwijzingen geven bij havens die gewoon makkelijk bereikbaar zijn. In die gevallen is er meestal wel iets interessants te vertellen over de plekken die we bezoeken want er is zoveel te zien als je naar de juiste dingen kijkt.

Raadplegen en ook rustig lezen

Een vaargids pak je meestal voordat je ergens een onbekende haven gaat bezoeken. Deze gids probeert iets meer te doen dan dat. Er staat ook informatie in deze gids die je niet nodig hebt om de plaatsen te bereiken. Het is informatie waardoor je de havensteden beter leert kennen en gaat waarderen en met andere ogen gaat zien.

Er staan veel jachthavens genoemd in deze gids, maar deze vaargids heeft niet de intentie om ook een jachthavengids te zijn. Informatie over jachthavens is her en der te vinden in bijvoorbeeld wateralmanak 2 van de ANWB en in de (gratis) Havengids met de bijbehorende website dehavengids.nl. Een andere goede bron is watersportalmanak.nl

Een rondje IJsselmeer, Markermeer en Randmeren is nog steeds prachtig. Het kan sneller en makkelijker dan in de tijd van de trekschuit en de diligence. En hoewel de Zuiderzee niet meer bestaat en veel water is ingepolderd en bedijkt, is het gebied nog steeds waardevol en afwisselend. Waar het vroeger Zuiderzee was, zijn het nu IJsselmeer, het Markermeer, de Randmeren en een stel polders. Naast een mooi vaargebied met mooie havensteden vormt het gebied

ook toegang tot Friesland, Overijssel en Zuid- en Midden Nederland. En daarmee tot de rest van Europa. Bovendien maakt het deel uit van de 'staande mast route' van noord naar zuid en omgekeerd.

De steden rond het IJsselmeer hebben allemaal een rijke geschiedenis. De Hanzesteden werden rijk door de handel en de Oost- en Westindische compagniën brachten rijkdom aan Hoorn en Enkhuizen. Totdat deze handelsimperiums verdwenen, was het gebied welvarend. Maar later verschoof de handel richting andere steden en veel plaatsen rond de Zuiderzee raakten in verval. In die tijd was Amsterdam bezig met de plannen voor het Noordzeekanaal om de handel gaande te houden, maar de steden rond de Zuiderzee bleven achter in de concurrentiestrijd.

In 1873 vroeg Henry Havard zich af: "Waarom was dit rijke en machtige gebied in verval geraakt? Het zijn de rijkdom en de overvloed die dit hebben veroorzaakt. Het is de overvloed die ze heeft ontluiserd en de behoudzucht, de vrees om te verliezen die ze voor altijd heeft geruïneerd."

Die behoudzucht had ook goede kanten. Wie deze plaatsen nu bezoekt vindt daarin iets terug, veel van deze plaatsen teren nog steeds voor een deel op het verleden. Het toerisme is een belangrijke bron van inkomsten en veel havengezichten zien er nog hetzelfde uit als in de glorie-dagen van de handel.

Voor zeil- en motorboot schippers

Deze gids is geschreven voor zeilers en motorbootschippers. Door hun doorvaarthoogte kunnen motorboten vaak op plekken komen waar zeilboten niet makkelijk kunnen varen. Maar op het IJsselmeer, het Markermeer en de Randmeren gelden die hoogtebeperkingen natuurlijk niet. De enige hoogtebeperking is die van de bruggen bij Almere richting de Randmeren en die bruggen zijn circa 12,5 meter hoog. De brug bij het Ketelmeer kan open zodat de schepen van de Kamper Bruine vloot er door kunnen.

Ook diepte is voor zeilboten nèt wat vaker de beperkende factor. Ondiep stekende schepen hebben in Nederland een groter vaargebied.

Daar tegenover staat dat zeilboten veel langer door kunnen varen als het waait. Waar het met veel wind en golven voor een motorboot al oncomfortabel wordt, is wind voor een zeilboot juist gunstig. Door de wind ligt een zeilboot stabiel in het water. Sommige motorschepen lossen dat op met een slingerzeil maar het blijft vaak onrustig varen. Het IJsselmeer is voor de meeste motorboten tot windkracht 4 bevaarbaar. Afgezien van motorsailers of motorjachten met een slingerzeil wordt het qua golfslag spannend voor de kleinere bootjes en oncomfortabel voor de grotere jachten.

Ik wens u behouden vaart en veel leesplezier.

Peter Bosman

