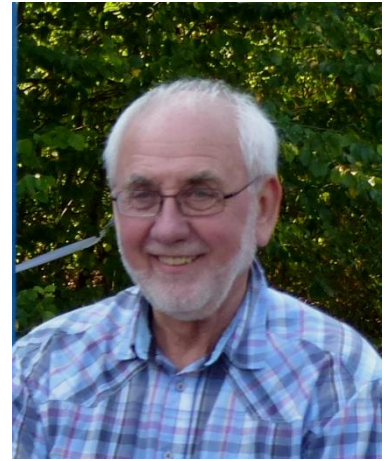


Hoe kwam Han Buurman binnen bij Scouting?

In 1980 werd ik op het terrein van Rijkswaterstaat aan de Rosandepolder benaderd door Tom Krooneman, ouder van een zeeverkenner die bij de KEMA werkte. Hij had vernomen dat ik met mijn werk voor een groot deel belast was met het onderhoud van Rijksvaartuigen, en ja, daar kwam de aap uit de mouw.

"Mijnheer Buurman, wij hebben een sleepboot gekocht en daar hebben wij veel pech mee. Onlangs, door motorpech, moesten wij de reis naar het zomerkamp ter hoogte van Zwolle afbreken en hebben de sleepboot in een grindgat aldaar verankerd. Na het terugkeren van het zomerkamp was de sleepboot door onbekende oorzaak gezonken. Een bergingsbedrijf heeft de sleepboot boven water gehaald en nu ligt hij hier in de haven bij scouting.

De motor is stuk. Zou U voor ons eens willen kijken wat wij moeten doen aan de motor."



Aangekomen op het scoutingterrein lag daar De Geus. Samen stapten we aan dek. Ik schrok me rot, mijn eerste opmerking was "Hier ga ik niet naar binnen". Één grote vetzooi door de olie die van de motor door de hele machinekamer was gelopen. Ik maakte een afspraak: "Maak eerst dat schip van binnen schoon en dan praten we verder.....". Al snel werden er zeeverkenners ingezet en zij maakte met veel enthousiasme het schip schoon.

Intussen had ik de beschikking over de motorgegevens en nam contact op met een oude schoolvriend, Jan Markerink uit Lobith, die nog veel onderdelen en ervaring had met binnenscheepvaartmotoren. Na een gesprek met hem gaf hij mij te kennen "Han dit gaat klauwen met geld kosten, zo'n motor is leuk voor een hobbyist maar voor scouting is dit niet op te brengen". Zijn advies was, vervang dit zootje voor een GM of een DAF, dan heb je veiligheid en betrouwbaarheid. Bij Rijkswaterstaat hadden we veel ervaring met DAF en GM motoren.

Ik ging op pad bij voor mij bekende betrouwbare relaties, legde het verhaal uit bij firma van Mill in Hardinxsveld en zij waren genegen om te kijken of er ergens nog een DAF compleet met keerkoppeling te vinden was. En ja daar kwam voor een redelijke prijs een DAF 615 compleet met keerkoppeling op de proppen.

Ik heb het bestuur van De Geuzen voorgesteld om, indien ze interesse hebben, ga kijken en dan hoor ik het wel. Ik hou mij uitsluitend bezig met techniek en kan niet beslissen over jullie financiën.

Eén van de ouders, Kees de Keizer, die ervaring had met DAF motoren in bussen van het Gemeentelijk VervoerBedrijf in Arnhem, ging samen met een delegatie kijken en onderhandelen. Zij besloten samen de motor te kopen. De motor, compleet met keerkoppeling, kwam aan bij Rijkswaterstaat en werd daar opgeslagen

En toen moest het gebeuren: "Plan de campagne". Oude motor eruit, motorfundatie aanpassen, complete nieuwe elektrische installatie aanbrengen, schroef en schroefas aanpassen. Een mega klus met nog veel onverwachte werkzaamheden. En dit doe je niet alleen, gelukkig waren we samen met een geweldig bestuur en zeeverkenners

De schipper van de zeeverkenner, Theo Boekhorst, berekende en tekende de nieuwe motor fundatie, Kees de Keizer zorgde voor een nieuwe tussenas en Hans Kramer, chef werkplaats van de KEMA, liet de schroefas en het schroefaslager aanpassen.

Bert Lans en Frits Kramer (zoon van Hans) zorgden voor de nodige ondersteuning. Siem Coljee, ouders van twee zeeverkenner en lid van het Stichtingsbestuur De Geuzen, wist hier en daar wat centjes los te kloppen en sleutelde mee of het zijn dagelijks werk was.

Ook de zeeverkenner waren niet te stuiten Martin Lem, Bas, Mark, Alex Coljee en nog vele anderen. Bij Alex moest de rem erop, hij was er dag en nacht mee bezig stopte veel energie en tijd in de Geus en vergat daardoor zijn opleiding op de HTS.

Het was duidelijk wat er allemaal binnenboord moest gebeuren, maar hoe zag het er onderwater uit? Wat staat ons nog meer te wachten? Hiervoor moest de Geus het water uit. Op een zaterdag De Geus uit het water getakeld en op de wal gezet bij Rijkswaterstaat. Het onderwaterschip was geheel begroeid met een dikke laag algen en mosselen. Dus met de hogedrukreiniger en veel krabben en poetsen het onderwaterschip schoongemaakt

Huiddikte gemeten, OEI !!! de scheepshuid was wel erg dun en uit ervaring wist ik dat als zo een oud schip uit het water is geweest er spanningen op de romp komen en klinknagels kunnen gaan lekken. De Geus moest wel weer het water in ik kon hem niet laten staan op de wal bij Rijkswaterstaat. Dus Alex kreeg de opdracht mee "Ga zondagmorgen kijken of er geen kleine lekkage op de huid is en als dat zo is trek een reddingskleed onder het schip door zodat de lekkage wordt tegen gehouden.

En Ja hoor !!!! Op zondagmorgen vroeg stond Alex en zijn vader op Camping de Hooge Veluwe bij mijn Caravan, mijnheer Buurman De Geus is lek er staat een veel water onder de vloer". Dus als een speer naar de Rijkswaterstaat, De Geus uit het water getakeld en ja hoor een lek in het vooronder! Wat nu? Las een plaatje er over? Maar de huid was flinter dun om te lassen. Hier en daar waren de alarmbellen gaan rinkelen en kwam er hulp vanuit de groep. Bert Lans kwam en we bespraken de zaak. Bert kwam met een geniale oplossing: "Han als we een lek in het zwembad (waar Bert werkte) hebben, dan dichtten we dat met een kunsthars en dat heb ik voldoende in voorraad". Terwijl Bert de kunsthars ging halen, maakten wij een bekisting op de boden van het vooronder. De kunsthars werd gestort en moest daarna uitharden voordat De Geus het water in kon.

Wat Nu? Besloten werd om De Geus de hele nacht op de wal te laten staan en maandag in alle vroegte te water te laten. Zo gezegd, zo gedaan. En op maandag was het net of er in het weekend helemaal niets was gebeurd. De Geus dreef weer als van oudst en Rijkswaterstaat kon gewoon zijn gang weer gaan. PFFFFFFF.....

Al snel werden er afspraken gemaakt om het onderwaterschip te dubbelen. In overleg met Rijkswaterstaat mocht De Geus op de wal blijven staan zodat Theo Bartels van de Smidse uit Arnhem De Geus van een nieuwe scheepshuid kon voorzien. Tevens was ik in de avonduren en in het weekend samen met een collega druk om de motor te plaatsen, koelwater, uitlaat en het brandstofsysteem aan te passen

Na vele werkzaamheden was het dan zover dat je kon spreken van een veilig en betrouwbaar voortstuwing systeem. Maar er moest nog veel meer gebeuren. Als het aan de zeeverkenner lag, hadden zij het liefst gehad dat alles in een jaar klaar zou zijn. Steeds weer de vraag "Han kunnen we dit en kunnen we nog wat van dat enz....."

Mijn standpunt naar hun toe was "Luister, we hebben de afgelopen tijd met ons allen keihard gewerkt en niet zonder resultaat. Nu in de zomertijd eerst genieten en daarmee nieuwe energie opdoen. Dan met nieuwe plannen na het vaarseizoen weer aan de slag. En wees niet bang we zullen altijd nog kleine onvolkomenheden tegenkomen die we direct moeten oplossen." Zo gezegd, zo gedaan en er werd volop genoten van het tot dusver behaalde resultaat.

Het vaarseizoen eindigde en we gingen weer volop aan de slag. Het vooronder moest opnieuw betimmerd worden, keukenblok en nieuwe slaapbanken met berging maken. Het timmerbedrijf Willemsen uit Gendt was ons zeer te wille. Er kwam een timmerman van hen en we maakten een plan. Met veel ondersteuning van deze timmerman ontstond er een geweldig nieuw vooronder met keukenblok en twee slaappleatsen, verlichting werd aangebracht en de verroeste ramen werden vervangen

En dan het achteronder. We maakten plannen voor berging en slaappleatsen, er kwam een nieuwe vloer in, vernieuwde patrijspoorten en verlichting. Ondertussen werd er rond om het schip overal roest gebikt en gegrond om in het voorjaar alles mooi in de lak te zetten. Als ik even tijd had zat ik tussen de middag aan boord en avonds na het werk sleutelde ik wat of zette weer een stukje in de verf. Op zaterdag of zondag kwamen die kanjers en gingen we samen verder, niets was ze te veel.

Een bekende relatie stelde twee vaten met ieder 200 liter brandstof ter beschikking. Die brandstof werd in de bunkers gepompt, maar al snel bleek dat de pakking van het mangatdeksel lek was! Als een speer de brandstof terug in de vaten pompen. Nieuwe pakkingen gemaakt en toen maar weer opnieuw met de vleugelpomp in de bunkers gepompt. Siem Coljee en Theo Boekhorst hadden er een mooie taak aan en toen de tanks vol waren hadden we weer brandstof genoeg voor 50 uur vaarplezier.

Op het dak van het stuurhuis werd een luidspreker gemonteerd zodat vanuit het stuurhuis opdrachten of waarschuwingen konden worden gegeven aan de sleepbemanning. Verder hadden we nog een 27 Mc bakje waarmee je radio contact kon maken met de omgeving. Ik ging op zoek naar een marifooninstallatie zodat we tijdens de vaart contact konden maken met sluizen en de overigen scheepvaart op de rivier. Tevens konden we tijdens een sleepreis op weg naar het zomerkamp via Radio Scheveningen contact maken met telefoon aan de wal. Veel marifoons werden in die tijd vervangen door nieuwe typen en zo kreeg ik van Radio Holland uit Rotterdam een vervangen marifoon ter beschikking die goedgekeurd en gecertificeerd was door Kust- en ScheepsRadio (KSR). We kregen een oproep nummer PD en zo ging er weer een nieuwe wereld open.

Inmiddels zijn we weer een paar jaar verder en er blijven altijd nog dingen die verbeterd kunnen worden zoals het roer en stuurwerk. Vanuit het stuurhuis liep een dikke ketting over de vloer van stuurboord naar bakboord via het gangboord kwam die uiteindelijk op een groot kwadrant op het achterdek terecht. Als je stuurde dan piepte en kraakte het van alle kanten door veel speling op de roerkoning, kettingen en lagers. Besloten werd om het stuurwerk te vervangen door een hydraulisch stuurwerk. Bij de Firma Peters uit Doornenburg konden we "uit het water" en voor een lange tijd op de wal staan. Zij leverde veel materiaal en hand- en spandiensten. Zo werd het roerwerk hydraulisch aangepast, de hak van het roer aangepast zodat de diepgang verminderde, het onderwaterschip werd schoon gemaakt en opnieuw in de teer gezet en zo was De Geus weer klaar voor het volgende vaarseizoen.

Weer gingen jaren voorbij en werd er volop genoten en gebruik gemaakt van de Geus. De praktische vaarkennis van de Geuzen steeg ten top, zowel bij de jonge mannen als -vrouwen in de groep. Dit werd

door anderen groepen gezien en er werd gevraagd om deze kennis over te brengen naar andere groepen met gebruikmaking van De Geus. Maar ja, de tekenen des tijds van het schip werden duidelijke zichtbaar. Onderwater was alles prima, maar de berghouten, gangboorden en boeing waren aan vervanging toe. De vader van Bas Kleynjan kwam met een oplossing: De Geus kon naar de RDM-werf in Rotterdam en daar zouden ze voor de leerschool er een project van maken!

Zo gezegd, zo gedaan. Op naar Rotterdam. Uit het water, in de hal en tussen de onderzeeboten werd De Geus opgeknapt. Ook maakten wij gebruik van deze gelegenheid om het nodige onderhoud te doen. Na een paar weken verlieten wij de RDM en voeren de Waalhaven uit richting Arnhem. Geweldige ervaring en een opgeknapte Geus

Ik kan nog wel uren doorschrijven over de geweldige tijd bij De Geuzen en misschien zijn er wat dingen vergeten voor mij is het alweer een lange tijd geleden. Maar ik ben trots op al die gene die na mijn tijd bij De Geuzen alles goed hebben opgepakt en dat daardoor De Geus in alle glorie nog steeds in de vaart is.

Groetjes Han Buurman

april 2017

