

od 76



DOERAK

CLUB

1976

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit de heren:

H.R.B. Jonkers	voorzitter
J.S. Snellen van Vollenhoven	vice-voorzitter
G. Bakkenes	secretaris
W. Wybenga	penningmeester
C.M.B. v.d. Beld	
H. van Beek	
H.M.M. Vossen	

**SECRETARIAAT:**

Drs. G. Bakkenes  
Gevers Deynootweg 147  
Scheveningen  
Telefoon 070 - 55 12 63

**GIRO: 480542**  
t.n.v. Doerakclub  
Juliana van Stolberglaan 42  
Voorschoten

### **Het ontstaan van de Doerakclub**

In 1969 kwam in de Biesbosch voor het eerst een aantal Doerakvaarders bijeen. Deze ontmoeting bleek een zodanig succes te zijn geweest, dat daarna werd besloten om in de toekomst met dergelijke samenkomsten voort te gaan.

Zo werd nog in 1969 de Doerakclub opgericht, met het doel:

- gezamenlijke vaartochten te ondernemen en
- onderlinge ervaringen uit te wisselen.

De juistheid van dit besluit is wel gebleken uit het feit dat de Doerakclub thans meer dan 140 leden telt.

### **Vaartochten**

Traditioneel worden ieder jaar door de Doerakclub twee vaartochten georganiseerd, namelijk een kleine tocht met Pinksteren en een veel grotere tocht in de zomervakantie.

Met Pinksteren komen we in de loop van zaterdagmiddag bijeen op een plaats met voldoende aanleggelegenheid in de buurt van een restaurant, waar des avonds een gezamenlijke maaltijd wordt gehouden. Ook kinderen kunnen hieraan deelnemen, er kan meestal worden gezorgd voor een speciaal kindermenu. De volgende dag, zondag, wordt er een vaartocht gemaakt, onder leiding van ter plaatse goed bekend zijnde leden, die ons in dat vaargebied de mooiste plekjes kunnen laten zien. Op deze wijze zijn deze tochten unieke gelegenheden nieuwe vaargebieden te leren kennen.

Tijdens deze vaartocht wordt ergens aangelegd voor de traditionele sherrystop, waarbij de Doerakclub de deelnemers sherry of frisdrank pleegt aan te bieden.

Nadat de vaartocht is afgelopen kan de thuisreis worden aanvaard, doch er is altijd gelegenheid om te blijven overnachten en eerst op maandag te vertrekken, na nog wat nagepraat te hebben.

Het ontbreekt op deze dagen nooit aan gesprekstof of aan gesprekpartners en tevens kan men eens kennis maken met de typische Doerakclubsfeer. Aan de Pinkstertocht plegen zo'n 20 - 25 boten deel te nemen.

De zomertocht biedt ons de gelegenheid om gezamenlijk vaargebieden te verkennen, die wat verder weg zijn gelegen. De duur van de zomertocht is normaal een week, van zaterdag tot de vrijdagavond daaropvolgend. Deze tocht wordt gehouden in de bouwvakvakantie, omdat er dan veel minder beroepsvaart is, hetgeen vooral bij sluizen van belang is als men met een groep van 12 - 15 Doerakken moet schutten.

Op deze manier maakt men tochten waar men anders alleen niet zo gauw toe komt, bijvoorbeeld vanwege de sluizen, het gebrek aan ervaring of omdat men er tegenop ziet in verband met alles wat er mis kan gaan. Dat laatste is op zichzelf volkomen terecht, zelfs bij een goed onderhouden boot kunnen er nog onaangename verrassingen optreden. Maar juist als men in clubverband vaart is er altijd assistentie bij de hand. Bovendien is andermans pech veelal ook buitengewoon leerzaam. Een belangrijk punt is verder nog dat door het groepsverband deze tochten gemakkelijk door een bemanning van twee personen kunnen worden gemaakt, waarbij gesteld kan worden dat, althans tot tachtig jaar, de leeftijd beslist geen enkele rol behoeft te spelen. Hetzelfde geldt overigens voor een gebrek aan vaarervaring, hiervoor is een clubtocht ideaal, of het nu varen op stroom betreft of het schutten in sluizen met een verval van een meter of elf.

Alleen het varen op open water bij windkracht zoveel zal wel altijd bij onze tochten bewust vermeden worden. Misschien voor sommigen jammer, maar aan dergelijke experimenten doen we in clubverband liever niet mee. Het weerbericht speelt dan ook een zeer belangrijke rol bij de uitvoering van de tocht, waarbij het oorspronkelijke vaarschema in voorkomende gevallen zonder enige aarzeling wordt verlaten. De tochten kunnen dan ook door ieder type Doerak worden gevaren.

Aan het einde van de gezamenlijke tocht wordt op vrijdagavond het slotdiner gehouden, waarna er soms nog een vervolgtocht wordt gemaakt voor de liefhebbers. Dat vervolg betreft dan meestal een tocht het buitenland in.

Zo werd vanaf Roermond nog België ingevaren en vanaf Akkrum werd nog een tocht door Duitsland ondernomen naar Arnhem toe. Dat duurde wel twee weken.

Maar goed, dat vervolg hoeft niet, ook in die ene week vaart U veel, ontmoet U veel mensen, bekijkt U veel boten, doet U veel ideeën op en volgt U veel discussies over wat nu werkelijk de beste oplossing is voor een bepaald probleem (hopelijk niet UW probleem). Het is overigens opmerkelijk dat in iedere Doerak wel een aantal specifieke vondsten zijn verwerkt.

In de afgelopen jaren heeft de Doerakclub de volgende tochten georganiseerd:

	PINKSTERTOCHT	ZOMERTOCHT
1970	Woubrugge	Blokzijl
1971	Westeinder	Kortgene
1972	Vinkeveen	Den Helder
1973	Drimmelen	Dinant - Givet
1974	Kaag	Vollenhove
1975	Woerden	Roermond - Turnhout
1976	Vinkeveen	Akkrum - Duitsland

#### **Ervaringen uitwisselen**

Niet alleen op de tochten hoort U van allerlei ervaringen, maar ook op de ledenvergaderingen van de Doerakclub, waar overigens de voltallige bemanning welkom is, staat de Doerak in het middelpunt van de belangstelling.

Ieder jaar worden er tenminste twee bijeenkomsten gehouden: een in april en een in november. De plaats van samenkomst is veelal l'Etoile, Bleekerssingel 1 te Gouda. Er zijn altijd leden die van de gelegenheid gebruik maken om de vergadering te combineren met, jawel, een gezamenlijke maaltijd.

Op die vergaderingen wordt in een snel tempo de agenda afgewerkt tot het punt: causerie over ....., een onderwerp de Doerak of het varen betreffend. Om een idee te geven: deskundigen hebben ons voorgelicht over het onderhoud van de dieselmotor, het schilderwerk, de kuip tent (nooit met synthetisch wasmiddel behandelen, groene zeep is uitstekend), de geluidsisolatie van de Doerak, maar ook is de praktijk van het varen met de Doerak toegelicht door de Rijkspolitie te water en heeft een van de leden aan de hand van dia's laten zien hoe hij met een D-650 naar Denemarken is gevaren. Uiteraard wordt ook door films of dia's een indruk van de belevenissen op diverse clubtochten gegeven. En verder kan een ieder die met een bepaald probleem zit bij deze bijeenkomsten iedereen al of niet met succes aan het denken zetten.

Het uitwisselen van ervaringen schijnt de Doerakvaarders overigens in het bloed te zitten. Vaak kunt U op mooie zondagmiddagen groepjes Doerakken bij elkaar afge-meerd zien liggen. Daar vindt dan onder het genot van een glaasje weer een uitwisseling van ervaringen plaats. En juist omdat bij iedere tocht weer een aantal nieuwe deelnemers zijn, kan men door aan zo'n tocht deel te nemen, daarna het aantal contacten op het water desgewenst sterk verruimen.

#### **Tip**

Na een aantal jaren gebruik gaat de leguaan op de boeg er vaak wat rafelig en onooglijk uit zien. Wie niet direct voor ca. f 350,- een nieuwe wil aanschaffen en niet opziet tegen wat schiemanwerk kan zelf van touw een nieuwe omhulling breien. Het is wel werk voor een aantal gezellige winteravonden en dan niet met het breiwerk op schoot, want daarvoor is het wat te omvangrijk. De materiaalkosten belopen f 25,- tot f 50,-, al naar de grootte van de leguaan. Zeer geschikt touw hiervoor is: 2 STRENGS GETEERD TAKELGAREN, wordt verkocht in lengten van 350 meter à f 25,-, verkrijgbaar bij Tijms, Geldersekaade 37, Amsterdam.

Er zijn binnen de Doerakclub twee richtingen te constateren voor wat betreft de vervaardiging. Volgens de methode van mevrouw Clobus (020 - 12 02 33) wordt het omhulsel gebreid met behulp van dikke breipennen, hetgeen geleid heeft tot een prachtig resultaat. Daarentegen heeft Uw secretaris een niet onbevredigend werkstuk gemaakt, waarbij hij, gesteund door vroegere ervaringen, van een soort punniksysteem is uitgegaan. Namelijk een lat van ongeveer 1 meter waarin een rij 4 cm lange spijkertjes met een onderlinge afstand van plm. 2 cm voor de helft in het hout werden geslagen, waarna de koppen werden verwijderd. Deze lat werd aan de werkbank geklemd, zodat het breiwerk tot op de grond kon komen te hangen. Als steek werd een z.g. tricosteek toegepast, waarbij steeds nieuwe lusjes door de voorgaande lusjes heen aan de spijkers werden gehangen.

Voor eventuele belangstellenden zal desgewenst op de aanstaande ledenvergadering een demonstratie van beide systemen kunnen worden gegeven.

## **Pinkstertocht 1976**

Dit jaar werd tijdens de Pinkstertocht onder de voortreffelijke leiding van de heer Hinlopen kennis gemaakt met de Vinkeveense Plassen. Zaterdagmiddags werd bijeengekomen in de Jachthaven "De Wilgenhoek". De heropende Proostdijersluis bleek nog even klein te zijn als vroeger, zodat er nogal enige tijd gewacht moest worden alvorens geschut kon worden. Inmiddels kwamen er nog meer clubleden aan, die al op ruime afstand van de sluis moesten aanleggen. Maar ook dat wachten kan nuttig worden besteed. Enkele van de later aangekomen leden gingen eens bij de sluis kijken, doch troffen onderweg in de rij wachtenden nog een Doerakvaarder aan die geen lid was. Hun enthousiasme was klaarblijkelijk dermate aanstekelijk dat hij met hen mee naar de sluis wandelde, waar hij zich bij de secretaris als lid opgaf, een Doerakvlag kocht en zich tegelijk aanmeldde voor de zomertocht. Gelukkig was er nog een exemplaar van de circulaire voor de zomertocht aan boord. Wij hadden zodoende de heer Th.H. van Dijk, D 950, Rocara, als lid erbij. Onthoud even die naam, U zult er nog verrassende dingen over lezen.

Tegen de avond scheepten alle deelnemers zich op vijf boten in om naar het restaurant "De Vinkenplas" te varen, waar het diner gehouden zou worden. Dank zij een speciale regeling konden deze vijf boten afmeren bij het huis van een kennis van de heer Hinlopen, vlak bij de "Vinkenplas", zodat we niet afhankelijk waren van het al of niet bedienen van een brug, die anders bij het omvaren met alle boten op onze route zou hebben gelegen.

Het weer was die avond zo goed dat we geruime tijd op het terras konden genieten van het mooie uitzicht op de plas. Na een zeer geanimeerd diner werd 's avonds via de speciaal voor ons verlichte tuin weer aan boord gegaan van de boten, waarna in het donker de terugtocht werd aanvaard en er althans één roerganger ontdekte niet geheel vrij te zijn van nachtblindheid. Maar alles ging goed en eenmaal op de plas was de orientatie niet moeilijk meer met al die verlichte verkeerswegen rondom. Op zondagmorgen werd na een korte bespreking bij stralend weer uitgevaren voor een tocht tussen alle mogelijke eilandjes door, waarbij het konvooi van 20 Doerakken veel aandacht trok. Het is ook een indrukwekkend gezicht zo'n rij gelijksoortige boten om een eilandje te zien varen en dan weer ergens in een ander vaarwater te zien verdwijnen. Voor de sherrystop was een eilandje gereserveerd, waar de een na de ander aanlegde. Inmiddels waren de dranken en de hapjes klaargezet, tafels en stoelen aangesleept, alsmede een parasol om de hartige hapjes te beschermen tegen de zon. En daarna amuseerde iedereen zich uitstekend doch beheerst. Bij een lid ging deze beheersing zo ver dat hij zijn sherry dronk uit een glas waarop een Shell-sticker prijkte met het opschrift: Drinkwater.

Tegen de avond werd door de meesten weer teruggevaren naar de Wilgenhoek, doch niet dan alvorens we er weer een nieuw lid bij hadden. Er lag namelijk al een Doerak bij dat eilandje toen we er kwamen.

De volgende morgen werd na dit uitstekend geslaagde week-end de terugtocht weer aanvaard, waarbij ieder de route nam die hem het beste uitkwam. De overgang van de ruime Vinkeveense Plassen naar het volle Westen was daarna een beslist minder prettige belevenis, doch het deed ons het verblijf daar des te meer waarderen.

## **Zomertocht**

Aan de zomertocht namen deel:

D 600 - D 950

Zeehond	Clobus
Siwi II	Tenge
Dubois	Pot
Groot Hertogin	Jonkers
Helma II	Steeman
Cornel	Van Spellen
Knorres	Purmer
Zowilawa	De Ruyter
Bram	Komst
Butskop	Vossen
Rocara	Van Dijk
Aquarius	Van de Water
Johanna Maria	Bakkenes

De zomertocht ging dit jaar weer langs de Randmeren naar Friesland, daar de sluis bij Muiden op tijd in gebruik was genomen. Het schutten gaat daar nu bijzonder snel. Na vertrek uit Uithoorn op zaterdag 3 juli, en een overnachting op het eiland De Dode Hond, kon op zondagmorgen reeds om 10 uur de sluis bij Nijkerk worden genomen. Er werden al plannen gemaakt om die dag maar wat verder dan Harderwijk te varen, want we waren immers toch al zo vroeg door de Nijkerker sluis. Maar men moet de dag niet prijzen voor het avond is, want even later bleek de Harderwijker sluis wat ellende betreft een waardige opvolger te zijn van de sluis bij Muiden. De Harderwijker sluis heeft maar de helft van de capaciteit van de andere sluisen in de randmeren en aanleggelegenheid voor royaal 5 jachten en een forse sluitingstijd op zondagmiddag. Gelukkig lagen we vrij vooraan en terwijl we het aantal wachtenden na ons zagen groeien werd er door de rijkelijk vertegenwoordigde jeugd druk van boot tot boot gezwommen. Toch konden we tenslotte die dag nog vrij vroeg in de middag Elburg bereiken, waar we allemaal, zij het wat verspreid, een ligplaats konden vinden.

De tocht op maandag naar Genemuiden verliep zonder veel bijzonderheden; het was direct na Harderwijk al veel rustiger. Het weer was ditmaal zo gunstig dat we vanuit de Randmeren de oversteek naar Schokkerhaven zonder bezwaar konden maken en daardoor Genemuiden via het Ramsdiep konden bereiken inplaats van over Kampen en het Ganzendiep. Het was wel wat eentonig, de waardering voor het Ganzendiep steeg beslist. Na uitvoerig winkelen in Genemuiden werd via het Verbindingskanaal, dat als steeds met aan een zijde grote velden bloeiende waterplanten een veel gefotografeerd traject was, gevaren naar een overnachtingsplaats in het Afwateringskanaal. Goed zwemwater, terrein onder aan de dijk zeer geschikt om in een kring bij elkaar zittend de avond af te wachten. Zeer, zeer gezellig.

Dinsdag was een rustige vaardag, met goed 2 vaaruren naar Blokzijl waar tegen de middag volop plaats was in de haven, terwijl er wel veel wachtenden voor de sluis waren.

De Woensdagochtend voer het Doerakkonvooi om 8 uur bij de eerste schutting de sluis in, behalve de Cornel, die er net niet meer bij kon. Zodoende kon de Cornel even later de Johanna Maria op sleeptouw nemen, die direct na de sluis had getankt en enige tijd daarna door hevige trillingen gealarmeerd aan de kant was gaan liggen. Bij inspectie van de motorkamer bleken een moer en een bout los op de bodem te liggen. De oorzaak van de trillingen bleek een losse schroefasflens te zijn, waarbij de resterende bouten volledig uitgeslagen nog net de zaak bij elkaar konden houden. De motor had er op dat moment 1200 draaiuren opzitten. Het dichtstbijzijnde adres waar nieuwe bouten waren te verkrijgen bleek de schroefasspecialist Verhey in Ossenzijl te zijn. Daar bleek men meer te zien in een overbrenging met een flexibele koppeling en een stuwdruklager. Deze verandering zou in ongeveer een dag in een Doerak kunnen worden aangebracht. Na de opgedane ervaringen kon wel begrip voor hun visie worden opgebracht, vooral bij de gedachte dat het verschijnsel zou zijn opgetreden in een of ander vaarwater met wat veel beroepsvaart. Enfin, tegen het eind van de vakantie lag de Johanna Maria weer bij Verhey en het verschil voor en na de behandeling was inderdaad opmerkelijk. Maar terzake. Aangekomen in de jachthaven Ossenzijl had de Doerakclub snel ontdekt dat er een gigantische barbecue installatie op het prachtige terrein van de jachthaven aanwezig was. Er werd vlees gekocht in Ossenzijl en spoedig zat de gehele club vreedzaam bijeen om de gloeiende houtskool.

Donderdagochtend werd de tocht voortgezet, bij de Driewegsluis was het nog bijzonder stil en bij Echtenerbrug sloten zich nog enige Doerakvaarders aan, die via de IJssel waren gekomen en eerst nog Lemmer hadden aangedaan. Tegen de middag werd aangelegd aan een eilandje bij de Grote Brekken, waar gezwommen werd. Later werd via het Prinses Margrietkanaal doorgevaren naar de Terkaplester Poelen. Hier werd bij een eilandje overnacht, waarbij tussen de koeien nog gelegenheid was tot voetballen dat uiteindelijk meer op rugby ging lijken. Zodra we in Friesland voeren berustte de organisatie van de tocht bij de heer Clobus, die daarvoor alle lof verdient heeft.

Op Vrijdagmorgen werd onder zijn leiding naar Akkrum gevaren, waar hij in de jachthaven ligplaatsen voor de Doerakclub had besproken. Tegen de avond wandelde het gehele gezelschap naar het hotel "Goerres" aan de Kanadeeskestrjitte en aan de

Boorn gelegen, met een terras aan het water. Een uitstekende keuze van de initiatiefnemer, want het was de heer Clobus die na de vorige zomertocht ergens bij Roermond met deze suggestie naar voren kwam. De stemming tijdens het slotdiner was uitstekend bij jong en oud. Als men de zaal rondkeek was het eerste wat opviel, dat bijna de helft van het gezelschap bestond uit jongeren, zeg tussen 15 en 20 jaar. Ook uit die kring werd de mening gehoord, dat de tocht eigenlijk te vlug voorbij was gegaan. Maar de volgende ochtend ging de vloot uit elkaar. Als eersten vertrokken de vier deelnemers aan de voortzetting van de zomertocht, die door Duitsland leidde. Het waren de leden: Purmer, De Ruyter, Van Spellen en Vossen, die via Groningen, Ter Apel, Haren, Meppen, Münster en Wesel weer bij Lobith ons land binnen kwamen. Een tocht met vele sluisen en bruggen, waarvan sommige zelf bediend moesten worden. Uitgezwaaid door alle achterblijvers voeren ze de haven uit om die dag nog tot Groningen te komen. Geleidelijk vertrok zo een ieder uit Akkrum, sommigen voeren nog enige dagen gezamenlijk met elkaar op, maar dat valt buiten het bestek van dit zomertochtverslag. De tocht door Duitsland verliep vlot, maar het was wel tamelijk spannend. Er waren alleen al in Veendam 19 bruggen, die open moesten. Bij Nordhorn werd gevaren door een natuurgebied dat zeer rijk was voorzien van horzels, in Nordhorn had men moeilijkheden met een brug die niet open en daarna niet dicht wilde en terugkomend van Nordhorn vielen de horzels weer aan. Daar men het niet kon opbrengen te stoppen met varen als de sluis open stond en alle sluisen tot Münster open stonden, werd het traject tot Münster, waarvoor twee dagen waren uitgetrokken, gevaren in een dag. Geen wonder dat men het spannend vond. Het passagieren in Münster werd overigens ook spannend gevonden. Opmerkelijk was het geringe aantal jachten dat op het gehele traject werd gezien. Doordat men nog in de bouwvakvakantie vanaf Wesel de Rijn kon afvaren, leverde dat gedeelte van de tocht geen bezwaren op. Op zaterdagmorgen was het zelfs uitgesproken stil, zodat de afstand Wesel-Utrecht in twee dagen kon worden afgelegd.

Konden deze leden van de Doerakclub terugzien op een geslaagde tocht, in feite kunnen alle leden van de club hetzelfde zeggen. Want de zomertocht heeft de club ook nog het aanbod opgeleverd van een nieuw lid om een clubblad te drukken dat in plaats van de gebruikelijke circulaire kan worden toegezonden. Hier ziet U het resultaat van dit aanbod dat we met beide handen in dank hebben aangenomen. En hier moet het verslag weer even verwijzen naar de Pinkstertocht, waar de heer van Dijk zich spontaan opgaf als lid van de Doerakclub. Zoals gezegd zou U nog meer van de heer van Dijk horen, welnu, dit genereuze aanbod kwam van hem. Wij willen dan ook vanaf deze plaats de heer van Dijk hiervoor onze hartelijke dank doen toekomen.

#### **Ledenvergadering**

Hierbij nodigen wij u uit tot het bijwonen van de ledenvergadering, welke wordt gehouden op zaterdagmiddag 13 november 1976 te 14.00 uur in Rôtisserie-Bistro "l'Etoile" (tel. 01820 - 12253) — voorheen café restaurant "Ter Gouw" — Bleekerssingel 1 te Gouda (ongeveer 500 meter van het station).

De agenda is als volgt:

1. Opening
  2. Notulen
  3. Ingekomen stukken
  4. Verslag secretaris
  5. Verslag penningmeester en voorstel tot contributieverhoging
  6. Activiteiten 1977
  7. Rondvraag
  8. Sluiting
- PAUZE
9. Films en eventueel dia's van Doerakclub activiteiten 1976.

Daarna kan gezamenlijk gegeten worden. Opgeven tijdens vergadering.

#### Punt 5

De contributie van de Doerakclub heeft sinds de oprichting in 1969 onveranderd f 10,- bedragen. Inmiddels zijn de kosten aanzienlijk gestegen, zodat de beperkingen in het budget voelbaar gaan worden. Daar komt nog bij dat de toestroming van nieuwe leden blijft aanhouden zodat de voorraad Doerakvlaggen binnenkort moet worden aangevuld. Dit is een aanschaffing die slechts eens in de zoveel jaren pleegt te geschieden, maar die wel een zware uitgaaf vormt in het jaar waarin dat moet gebeuren. Ook zijn de prijzen van de vlaggen fors gestegen. Het geheel overziende zouden wij daarom willen voorstellen de contributie, althans voor 1977, vast te stellen op f 20,-. Wij hopen dat U zich hiermede zult kunnen verenigen. Het alternatief zou zijn dat we de clubactiviteiten uit financiële overwegingen zouden moeten gaan beperken.

In dit verband is het wellicht nuttig er op te wijzen dat ook dit jaar weer een aantal leden er nog niet toe is gekomen de contributie voor 1976 over te maken. De penningmeester moet dan weer een kaartje sturen met het verzoek dit alsnog te doen en daar gaat weer een aantal dure postzegels van de club de deur uit. De club kan dat geld echt wel beter besteden, maar dan moet wel iedereen tijdig contributie betalen. De psychologie van een Doerakvaarder blijft overigens voor de wetenschap uitermate ondoorgrondelijk. Nu hadden we dit jaar het verzoek om de contributie tijdig over te maken op giro no. 480542 t.n.v. de Doerakclub, Juliana van Stolberglaan 42 te Voorschoten nog wel op een apart strookje gezet met het verzoek dat strookje af te knippen en het daarna bij de girobescheiden te leggen, in de hoop dat daarmee de vlotte afwikkeling zou worden bevorderd. Welnu, deze hoop is ijdel gebleken ten aanzien van die 38 procent van de leden, die nog niet de contributie hebben overgemaakt.

#### Punt 6

Enkele belangrijke data voor het volgend jaar kunnen we U nu al noemen.

De Pinkstertocht wordt volgend jaar op 28 en 29 mei gehouden.

De bouwvakvakantie valt volgend jaar in de periode van 2 tot 23 juli. Wellicht verdient het overweging de zomertocht naar de tweede week van de bouwvakvakantie te verplaatsen, gezien de jaarlijks toenemende drukte op de eerste dagen van die vakantie.

Begin april zal waarschijnlijk de zomertijd worden ingevoerd. Hierbij wordt de klok een uur vooruitgezet, zodat er 's avonds een uur langer licht zal zijn en de zon midden juni pas om 22.00 uur onder zal gaan.

Bij de komende vergadering zijn de voorbereidingen hopelijk zover gevorderd dat er nadere bijzonderheden over de activiteiten in 1977 kunnen worden medegedeeld.



ZOMERTOCHT 1976









## Even kijken op de Eista Werf in Nederhemert

Nederhemert-Zuid is een oude heerlijkheid, waarvan de kasteelruïne nog steeds getuigt. Het is een schiereiland aan de Maas, gelegen tegenover „de oude koopmansstad” Heusden. Vanuit de richting Zaltbommel, Gorinchem, en 's-Hertogenbosch is Nederhemert per auto gemakkelijk bereikbaar.

Misschien is het de geïsoleerde ligging van Nederhemert geweest. . . . of de Maas als getijde rivier. . . . of het door en door Hollandse waterland. . . . Misschien is het de oorsprong van de werf waar aanvankelijk stalen roeiboten werden gebouwd. . . . **zeker** is, dat er van het begin af aan in héél andere bootbouwerstermen werd gedacht, dan op de meeste jachtwerven in de traditionele watersportgebieden.

**Staal** is het materiaal, dat de Eista-schepen hun solide constructie en welhaast onvergankelijke duurzaamheid geeft. In de ijzerwerkerij kunnen we zelf de zorg en precisie zien, waarmee wordt afgetekend, geknipt, gebrand, gevormd en gelast.

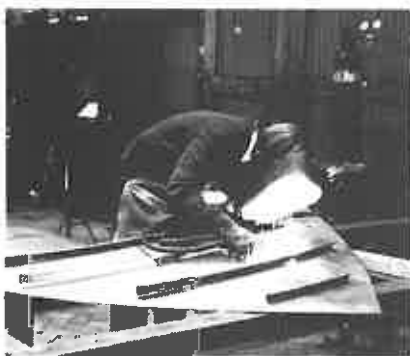
Steeds wordt er een serie schepen van hetzelfde type op de helling gezet. Dat is een van de redenen waarom Eista-schepen in hun klasse zo betaalbaar werden.

Die „helling” is in feite geen helling, maar een reeks zware stalen wagens die de groeiende schepen van de ene afdeling naar de andere voeren. In verschillende stadia van geboorte kunt u de boten achtereenvolgens de ijzerwerkerij, staalstraal en verzinkerijafdeling, de motor- en installatieafdeling, de timmerwerkplaats, de schildersafdeling, de stoffeerderij, nacontrole en proefstand zien doorlopen. Tenslotte rijdt elk schip, nog steeds op zijn eigen wagen, de Maashelling af, het water tegemoet. Voor de mensen van de werf, die dat werk toch dagelijks bij de hand hebben, blijft het nog altijd een moment van voldoening als de „Kar” in het water duikt en het nieuwe schip door het water wordt opgevangen, om een eigen leven te gaan leiden.

Omdat er op de Eista Werf altijd sprake is van seriebouw, zijn er nooit toevalligheden, nooit improvisaties. . . . alles en elk onderdeel is vóórbereid, alles en iedere handeling past en sluit, alles is vóórgeschreven, elk stuk materiaal, elk onderdeel is beproefd, gekeurd en goed bevonden. Iedere arbeidsman sluit met zijn werk aan, op dat van zijn voorganger: hij verwacht en eist perfectie en volledigheid om zijn eigen aandeel perfect en volledig te kunnen leveren.

„Luxe” zult u bij Eista vergeefs zoeken. . . . kwaliteit en degelijkheid is overal zichtbaar en voelbaar. Doelmatigheid, functionaliteit, duurzaamheid en onderhoudsvrijheid staan in de plaats van de gebruikelijke modieuze grillen, uiterlijkheden en fraaiïgheden. Zoals het motto op de werf luidt: „Spiegeltjes kun je aan apen verkopen. . . . de hollandse watersporter moet kwaliteit en bruikbaarheid kunnen **zien, voelen en rukken!**” Dat is de reden, waarom de zeer uitgebreide garantie en de vele ingebouwde zekerheden die Eista biedt, nooit enig probleem voor de werf zelf hebben opgeleverd.

De naam Eista - en dat is een hoge uitzondering in de jachtbouw - is een kwaliteitsmerk geworden. Men houdt van de door en door Hollandse scheepstypen waarop de werf is gespecialiseerd of men houdt er niet van. . . . maar er is niemand die niet zeggen zal, dat elk Eista-schip een doordacht en doorwrocht stuk kwaliteitswerk is. De Eista-werf durft nadrukkelijk te stellen dat er nog nimmer een cliënt is geweest die teleurgesteld werd in een product of in de service van de werf. Waarom zou u zelf niet eens komen kijken? Alles staat voor u open en bereid. Eista vindt dat u er recht op hebt te weten wat u koopt.



# De Eista Werf, zijn doelstellingen en zijn schepen

Nederland is een waterland, deels beneden de zeespiegel gelegen, doorsneden met vaarten, kanalen en boezemwateren, die van oudsher een intensief waterverkeer hebben gekend.

In de loop van enkele eeuwen hebben zich - toegespitst op dat personen-, vracht- en zelfs veevervoer - specifiek hollandse scheepstypen voor de binnenvaart ontwikkeld: geboomde, geroeide en gezeilde vaartuigen, die elk in hun soort een eigen gebruiksprefectie bereikten. Zo doordacht, doorwrocht en beproefd, dat vele typen tot in onze tijd behouden en in gebruik bleven. Zo kennen we allemaal de punters, de schouwen en de vletten . . . schepen die eenvoud en robuustheid van constructie, paarden aan een maximum aan stabiliteit, hanterbaarheid, veiligheid en vooral ruimte.

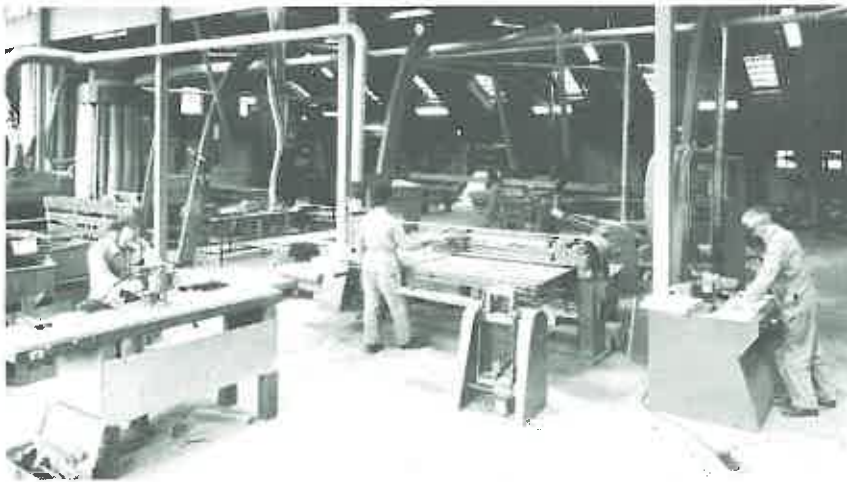


Wie oog heeft voor de mogelijkheden en kwaliteiten van de oud-hollandse scheepstypen, en tegelijk de behoeften van de hedendaagse watersporter een warm hart toedraagt, moet onvermijdelijk het verband leggen: voor het ontwerp van een totaal nieuw familieschip werd teruggegrepen naar de scheepsmodellen, die als géén andere geschikt en beproefd zijn voor de nederlandse wateren en omstandigheden.

Leverden de oude modellen de inspiratie . . . moderne materialen en technieken leverden de **mogelijkheid** om een geheel nieuw stalen familieschip voor een betaalbare prijs te leveren, dat zich in veel opzichten totaal distancieerde van de op dat moment heersende „luxe jachtbouw“.

De DOERAK kwam op het water en sloeg geweldig in. De DOERAK - in zijn diverse uitvoeringen - kreeg in de loop van de jaren meer dan 2.000 enthousiaste gebruikers, velen ervan verenigd in de Doerak club! Vele Doerak eigenaren groeiden inmiddels met hun gezinnen en hun Doerak op. En daarmee kwamen vooral bij de echte, dóórgewinterde schippers nieuwe wensen en nieuwe verlangens; uit de praktijk geboren.





Was de DOERAK uit de schouw afgeleid . . . de Eista Werf keek verder en zocht zijn inspiratie bij de oudhollandse vlet . . . een scheepstype welhaast ongeëvenaard in stabiliteit en zeewaardigheid.

Op de tekenafel ontwikkelde zich uit de min of meer hoekige knikspant lijnen van de DOERAK, de meer vloeiende, elegantere lijn van een dubbelknikspant ontwerp, dat alle kenmerken van de vlet vertoonde: de sierlijke zeeg, de vloeiende, fiere boeg, de stevige vertrouwde „zit" op het water.

Er bleef een duidelijke familietrek met de Doerak, maar hier was een schip dat veel meer schip was. Alles wat vóór de Doerak sprak, was gebleven . . . alles wat de Doerak in sommige opzichten miste was toegevoegd.

Van de nieuwe dubbelknikspant MARAK werden er al tientallen besteld nog vóór het eerste schip het water raakte. Nu zijn er inmiddels 4 uitvoeringen leverbaar en niemand kan nog zeggen welke uitvoering het grootste succes is.

De MARAK mag dan groter, luxueuzer ingericht, en beter uitgerust zijn dan de Doerak . . . de kwaliteitsprincipes zijn precies dezelfde gebleven: gebouwd voor een mensenleven, nagenoeg onderhoudsvrij, wars van alle modieuze uitwassen, dus tijdloos goed en mooi. Kijk de MARAK maar eens goed aan . . . hoe hij in het hollandsche waterlandschap thuishoort . . . bewonder zijn vanzelfsprekende en gemakkelijke zit op het water . . . onderga zijn vergenoegde vaart en wendbaarheid . . . beproef zijn stabiliteit en veiligheid . . . ondervind zijn ruimte en zijn comfort.



Maar kom vooral ook op de werf gadeslaan hoe uw Marak tot stand komt. Maak zelf kennis met de materialen en de methoden die er worden toegepast en ingezet. Dan zult u terdege beseffen wat de MARAK voor u kan zijn: een schip voor altijd, een schip om te vertrouwen en om van te houden. Nu, en na jaren nog, een metgezel voor eindelijk vele weekends en vakanties. Uw MARAK zal u veel geld besparen door de weinige eisen die hij stelt en wees er zeker van dat ook na jaren nog uw MARAK een waardevol en waardevast bezit zal zijn.

of the test, the test was terminated. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue.

The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue.

The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue.

The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue.

The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue.

The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue. The test was terminated if the subject was unable to perform the test for any reason other than fatigue.

