

1977



DOERAK CLUB

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

januari 1977

Aan de leden van de Doerakclub

Namens het bestuur wordt U hierbij een gelukkig en voorspoedig 1977 toegewenst, waarbij wij hopen dat de hieronder vermelde activiteiten van de Doerakclub een bescheiden bijdrage mogen leveren tot het welslagen van dit vaarseizoen.

Activiteiten 1977

Allereerst enkele data om in Uw agenda te noteren:

26 maart 1977: om 14.00 uur Algemene Ledenvergadering te Gouda;

28/29 mei 1977: Pinkstertocht Delft;

10/11 - 17 juli 1977: Zomertocht Noord-Holland

U ziet het, wederom bruist de Doerakclub van activiteiten, dank zij de enthousiaste inzet van vele leden.

A. Algemene ledenvergadering

Convocatie

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de algemene ledenvergadering, welke wordt gehouden op zaterdagmiddag, 26 maart 1977 te 14.00 uur in Rôtisserie-Bistro "l'Etoile" (tel. 01820 - 12253), Bleekerssingel 1 te Gouda (ca. 500 meter van het station gelegen).

Ook ditmaal wordt de goede gewoonte gehandhaafd om na afloop van de vergadering in de voortreffelijke bistro gezamenlijk te gaan eten en nog wat met elkaar na te praten. Met het oog op de reservering van de tafels is het wel gewenst dat U voor deze maaltijd van te voren bij de bistro de plaatsen reserveert. Wilt U zich hiertoe vóór 23 maart opgeven bij de bistro, tel. 01820 - 12253, onder vermelding: maaltijd Doerakclub.

Wij hopen velen van U daar te ontmoeten.

AGENDA

1. Opening
2. Notulen
3. Ingekomen stukken
4. Verslag secretaris
5. Verslag penningmeester en benoeming kascommissie
6. Bestuursverkiezing
7. Activiteiten 1977
8. Rondvraag
9. Sluiting
- P a u z e
10. Causerie en beantwoording van vragen door de heer van Asperen van Volvo Penta (Dieseltechniek) over de dieselmotor.

Toelichting

Punt 5 Contributie

Op de ledenvergadering in november 1976 is besloten de contributie vanaf 1 januari 1977

vast te stellen op fl. 20,- per jaar, terwijl de prijs van de clubvlag fl. 7,50, inclusief verzendkosten, wordt.

Mede om de penningmeester in staat te stellen de reeds bestelde vlaggen op tijd te betalen, verzoeken wij U de contributie vóór 1 april 1977 over te maken op giro nummer 480542 t.n.v. Doerakclub, Juliana van Stolberglaan 42 te Voorschoten, onder vermelding: contributie 1977. Hartelijk dank.

Punt 6.

Overeenkomstig artikel 7 van de Statuten treden de volgende bestuursleden af: Vossen, v.d. Beld en Bakkenes. De heren v.d. Beld en Bakkenes stellen zich herkiesbaar. Als nieuwe bestuursleden worden voorgesteld de heren: Purmer en Van Spellen.

Punt 10.

Het doet ons genoegen U te kunnen mededelen dat de heer Van Asperen van Volvo Penta zich heeft bereid verklaard om na afloop van de vergadering ons uit zijn grote ervaring het een en ander te vertellen over het onderhoud en de omgang met de dieselmotor in het algemeen en de Peugeot diesel in het bijzonder.

Aansluitend daarop zal er gelegenheid zijn tot het stellen van vragen. Dus als U iets wilt weten omtrent Uw motor is een bezoek aan deze vergadering van harte aanbevolen.

B. Pinkstertocht

De Pinkstertocht vangt aan met de samenkomst op zaterdagmiddag, 28 mei omstreeks 17.00 uur bij het geheel voor de Doerakclub gereserveerde Paviljoen Van Dongen, gelegen aan de noordzijde van de sluis te Leidschendam, achter de R.K. Kerk.

Des avonds is er een gezamenlijke maaltijd (kosten plm. fl. 22,50) bij goed weer voorafgegaan door het nuttigen van een drankje op het terras aan het water.

De volgende dag wordt een vaartocht gemaakt over de uit het jaar 50 daterende Vliet naar Delft. Na een lunchpauze in Delft, waarbij eventueel ook in de stad kan worden gepassagierd, wordt de terugtocht aanvaard, die onderbroken zal worden door een sherrystop. Na afloop van de sherrystop zal het vroeg genoeg zijn voor degenen die reeds de thuisvaart moeten beginnen, om op tijd te schutten door de sluis van Leidschendam, die des zondags om 16.00 uur open gaat.

Achterin vindt U een formulier waarmee U zich (binnen 14 dagen) voor deelname aan de Pinkstertocht kunt opgeven. Aan de deelnemers zullen te zijner tijd nog nadere bijzonderheden over deze tocht worden toegezonden.

C. Zomertocht

Door de toercommissie van de Zomertocht 1977, bestaande uit de heren De Lange en Happel, is een programma uitgewerkt, waarvan U hier een beknopt overzicht aantreft. Achterin vindt U een formulier waarmee U zich (binnen 14 dagen) voor deelname aan de Zomertocht kunt opgeven.

Aan de deelnemers zal te zijner tijd een uitvoerig gedocumenteerd programma van deze aantrekkelijke tocht worden toegezonden.

Z O M E R T O C H T 1 9 7 7

10/11 juli t/m 17 juli 1977

PROGRAMMA

ZONDAG 10 juli 1977

Verzamelen bij Haarlem (Noorder Spaarne)

Afmelden ca. 20.00 uur bij toercommissie.

Bij voldoende deelname met rondvaartboot door Haarlem en avondmaaltijd.

MAANDAG 11 juli 1977

Spaarndam (eventueel bezoek aan dit historische stadje) - Noordzeekanaal - Zaan - Zaanse Schans - Krommenie - Alkmaarder Meer. (Voor deelnemers die niet uit Haarlem vertrekken rendez-vous op Voorzaan omstreeks 12.00 - 13.00 uur)

Overnachting Alkmaarder Meer, 's avonds lampiontocht over het meer.

DINSDAG 12 juli 1977

Alkmaarder Meer - Alkmaar - Noord Hollands kanaal - strandbezoek bij Groet-Petten (ca 4 à 5 uur) - Schagen.

WOENSDAG 13 juli 1977

Schagen - Kolhorn (inkopen) - Middenmeer - Slootdorp - Haukessluis - Amstelmeer.

Programma: Vossenjacht

Gekostumeerd voetbal dames - heren

Gekostumeerd voetbal jeugd

Gemeenschappelijke barbecue

DONDERDAG 14 juli 1977

Amstelmeer - Waardkanaal - Kolhorn - Ring Heerhugowaard - Rustenburg.

VRIJDAG 15 juli 1977

Rustenburg - Beemster Ringvaart - De Rijk - Purmerend.

Programma: Bezoek aan de Rijk

Foto puzzel voor de jeugd

Bloemschikwedstrijd voor de dames

ZATERDAG 16 juli 1977

Route I Purmerend - Edam - Volendam - Monnickendam (alleen bij goed weer)

Route II Purmerend - Binnenroute - Monnickendam

ZONDAG 17 juli 1977

Gemeenschappelijk koffie drinken

Bij goed weer tocht naar Marken / of stadsbezoek Monnickendam.
's Avonds slotdiner.

Tot zover het officiële programma van de Zomertocht van de Doerakclub, welke tocht traditioneel beëindigd wordt met het slotdiner, waarna een ieder voor zich of in groepjes zijn eigen weg gaat.

Zoals U zich wellicht herinnert hebben verleden jaar een aantal leden daarna gezamenlijk de thuisreis via Duitsland gemaakt, een zeer geslaagde tocht, zoals U overigens uit het hieronder volgende verslag kunt opmaken.

Diezelfde leden nu hebben reeds tijdens die tocht door Duitsland het plan opgevat om dit jaar een wat grotere tocht te gaan ondernemen. Hoewel het dus niet gepresenteerd wordt als een officiële Doerakclub-tocht, willen wij U deze tocht, die geheel door de initiatiefnemers wordt georganiseerd, niet onthouden. Het woord is nu aan de organisatoren van deze tocht:

Luik - Parijs - Luik, 2 - 31 juli 1977, 29 dagen, ca. 800 km en 190 sluizen.

De vier Doerakvaarders die naar Duitsland zijn geweest, willen een poging wagen om naar Parijs te varen. Als route wordt gevolgd: Maas, Canal des Ardennes, Aisne, Oise en Seine. 't Is helaas wat ver en er zijn nogal wat sluisjes. Het ligt echter geenszins in de bedoeling om koste wat het kost Parijs te "halen". Veel zal van de omstandigheden onderweg afhangen.

Er wordt vertrokken vanuit Luik op zaterdag 2 juli om 5.15 uur. De bedoeling is om woensdag 13 juli in Parijs te arriveren.

Vanaf dinsdag 14 juli (nationale feestdag) t/m zondag 17 juli blijven we in Parijs liggen.

De tijd van maandag 18 juli t/m zondag 31 juli is bestemd om weer naar Luik terug te varen.

De heenvaart waarbij de boot op 1 juli in Luik moet zijn aangekomen, zodat op 2 juli 's morgens vroeg kan worden vertrokken, en het weer terug varen op 31 juli vanuit Luik naar huis, doet ieder op eigen gelegenheid. Dit zou b.v. in de weekends kunnen gebeuren. De week voor 2 juli en de week na 31 juli blijft er waarschijnlijk in Luik iemand op de boten "passen".

Een enkeling die zich geroepen voelt om nogal aan te poten met het varen en die ook deze tocht wil mee maken, zou zich voor het verkrijgen van nadere informatie in verbinding kunnen stellen met de secretaris van de Doerakclub. Dit dient dan wel te geschieden vóór 1 april aanstaande.

Terugblik Duitsland tocht 1976.

Verleden jaar hebben onze Doerakclubleden Purmer, de Ruijter, Van Spellen en Vossen na de zomertocht vanuit Akkrum de thuisreis via Duitsland gemaakt. Wij hebben gevraagd of ze hun ervaringen te boek wilden stellen en ziehier het resultaat.

Groningen - Münster - Arnhem, 12-7-76 t/m 24-7-76, 13 dagen, circa 350 km en 35 sluizen. Teneinde leden van de Doerakclub enige nadere informatie over deze „Duitslandtocht“ niet te onthouden - misschien zijn er leden die deze route ook willen varen - en om hier en daar wat aanvullingen op de gegevens van onze onvolprezen A.N.W.B. te verschaffen, volgt hierbij een verslag van deze in de zomer van '76 gemaakte tocht.

Maandag 12 juli. Om 8 uur vertrokken vier Doerakken (twee 780-ers, één 850 en één 950) richting Winschoterdiep. Dit is een ruim vaarwater en op deze morgen niet erg druk. Even voorbij Zuidbroek ligt het Wildervankkanaal. Het gaat te ver om te beweren, dat dit kanaal alleen maar met een gasmasker voor het gezicht kan worden bevaren, maar het stinkt er wel enorm; je zou het een onvervalste authentieke rioollucht kunnen noemen. Het duurt echter niet lang want bij Veendam kun je via een sluis(je) het Oosterdiep op. Deze sluis wordt bediend als de sluiswachter zijn koffie op heeft. We waren er rond half elf en dus duurde dat even. Dit Oosterdiep loopt langs het langgerekte Veendam. Aan beide zijden van dit kanaal wonen mensen en het aantal bruggetjes - ieder huis heeft er bijna wel een - bedroeg een vijfentwintigtal. Op een paar verkeersbruggen na mag je ze zelf allemaal opendraaien. Een pittig karwei, want ze moeten ook weer dicht. Overigens is er geen sloot die zo vuil is als dit Oosterdiep. Fietsbanden, plastic en prikkeldraad waren de meest voorkomende ingrediënten, die zich om de schroef wikkelden. Zonder inspectiekoker kun je beter niet door dit vaarwater proberen te komen. Tegen de middag bereikten we het Stadskanaal. Lang, erg recht. Even voor de plaats Stadskanaal legden we aan.

Dinsdag 13 juli. Verder door het Stadskanaal, nog steeds erg lang en erg recht. De sluisjes erin hebben een gering verval, maar het houdt wel op. Gemiddelde snelheid: één km per uur. Een sluiswachter bedient meerdere sluizen en bereist het een en ander per fiets. Voorbij Stadskanaal liggen een paar mooie antieke sluizen.

Via het Musselkanaal en het Ter Apelkanaal geraakten we 's middags in Ter Apel. Fourageren en tanken stonden op het programma. Garage Bergman uit de Almanak is echter nergens te vinden. Even buiten Ter Apel kun je echter wel bij een aan de weg gelegen tankstation met jerrycans de nodige brandstof en water inslaan, hetgeen wel „enig“ gesleep tot gevolg heeft.

Op naar de Duitse grens, begeleid door een fietsende sluis- en brugwachter. De douanepost ligt aan het begin van het Haren-Rütenbrock-Kanal, dat de verbinding vormt tussen het Ter Apelkanaal en het Dortmund-Ems-Kanal. Bij de Duitse douane konden na wat moeite formulieren worden verkregen om in Duitsland dieselolie tegen „scheepvaartprijzen“ te kunnen kopen. We hebben overigens in Duitsland niet één keer getankt. Vijf huizen voorbij de douane in Duitsland woont de brugwachteres, haar even bezoeken loont de moeite: ze draait dan de eerste brug voor je open en geeft je tegen betaling een paar bonnetjes, die bij de volgende sluizen in het H-R-K moeten worden afgegeven. Dit is goedkoper dan per sluis betalen.

Het H.-R.-K. is een mooi watertje, het doet wat aan de Zuid-Willemsvaart denken. De eerste sluis werd niet bediend, maar omdat alles met handkracht gaat, konden we deze sluis zelf bedienen. Voorbij de sluis legden we aan voor de nacht. Op deze dag zijn we twee bootjes tegen gekomen.

Woensdag 14 juli. Nog twee sluisjes en wat bruggen scheiden ons van het Dortmund-Ems-Kanal. Het verval in beide sluizen is behoorlijk, de sluiskolken kunnen precies vier Doerakken bevatten en de bediening is vlot en correct.

Het D-E-K is een prachtig vaarwater. De oevers zijn behoorlijk begroeid met bomen, struikgewas e.d., er zijn wat bochten en het geheel is redelijk breed.

De eerste sluis in dit kanaal was een afknapper. Het is een keurige sluis, daar niet van, maar omdat er niet al te veel scheepvaart was, werd er maar één sluiskolk bediend. Dit betekende een kleine drie uur wachten, want de beroepsvaart gaat voor en er was altijd wel net voldoende beroepsvaart om de sluiskolk vol te krijgen. De hier veel varende „Dortmunders“ zijn namelijk wat afmeting betreft op deze sluisen gebouwd. Ze passen erin als een voet in een schoen. Gelukkig kwamen er wat meer schepen, zodat de tweede sluiskolk ook in bedrijf werd genomen. Samen met een buitenmode! Belgisch vrachtschip konden we geschut worden.

Een half uurtje varen voorbij deze sluisen ligt aan bakboord een afgedamde arm. Aan het einde hiervan bevindt zich de jachthaven van Meppen. Het is een nette haven met prima steigers, terwijl het gehele haventerrein van een omheining is voorzien. Hier besloten we te overnachten. Eén Doerak had een kapotte koppelingskabel en wilde alleen nog maar vooruit varen. Omdat dit hinderlijk is bij het manoeuvreren werd de verdere middag besteed aan reparatie.

Het plaatsje Meppen ligt een klein half uur lopen van de jachthaven vandaan, maar het is best de moeite waard. Halverwege is er trouwens al een supermarkt. Om het centrum te bereiken even de brug in het plaatsje oversteken.

Donderdag 15 juli. Van Meppen naar Hanekenfähr. De sluis even voorbij Meppen levert nog anderhalf uur wachttijd op, maar de sluis bij Varloh kon zo worden ingevaren, terwijl de in de routebeschrijving van de A.N.W.B. beloofde sluis bij Hanekenfähr open stond en gezien de situatie daar o.i. altijd wel zal openstaan - exceptionele waterstanden daargelaten -, want je had nauwelijks het idee door een sluis(kolk) te varen. Meteen voorbij deze „sluis“ loopt aan stuurboord een breed vaarwater naar een stuw toe. Hier zijn we ingevaren om te overnachten. Aan de rechter oever ligt een steiger bij een restaurant, maar deze was bezet. De linker oever bood echter ook goede mogelijkheden om te overnachten. Het eerder genoemde restaurant bleek 's avonds een succes. Niet alleen was er een zeer redelijke warme hap voor niet al te veel geld te verkrijgen, het eethuis bleek bovendien een kegelbaan te bevatten. Omdat ons gezelschap wat grootmeesters en dito meesteressen in deze spelsoort telde, werd er driftig met de ballen gesmeten.

INTERMEZZO

Het varen op het Dortmund-Ems-Kanal en het Wesel-Datteln Kanal geeft geen enkel probleem. Wordt je opgelopen dan is wat vaart minderen gewenst, er moet echter wel voldoende druk op het roer blijven. Heel duidelijk voel je het wegzakken in een dal als het schip je halverwege gepasseerd is. Het zelf oplopen van een vrachtschip is minder simpel; je bent snel halverwege het op te lopen vaartuig, maar om tegen de berg van de boeggolf op te kunnen klauteren is veel over-power nodig. Beter bleek om te wachten tot een ander vaartuig jou en de voor je varende schuit gaat voorbij varen. Genoemde schuit gaat dan uiterst stuurboord varen en mindert sterk vaart (dus weinig boeggolf).

Vlak achter de oploper kun je de schuit voorbij varen, want de schipper wacht wel even met alle p.k.-'s in de strijd te gooien tot de pleziervaart voorbij is.

Het overnachten geeft een enkele keer wel problemen. Alle aan het kanaal liggende meergelegenheden, zoals bijvoorbeeld de in de routebeschrijving aanbevolen loswal bij Hesselte of de loskade bij Biene, zijn in feite ongeschikt vanwege de grote zuiging van de voorbij varende vrachtschepen.

Daar helpt geen enkele landvast, meertouw of spring wat aan. Overnachten kan het best geschieden door een eindje een zijarm in te varen. Er is echter een schrijnend tekort aan dit soort ledematen, terwijl de mooiste zijarm die we tegenkwamen - op het W-D-K even voorbij Datteln - verboden was voor alle scheepvaart. Een beetje planmatige indeling van de tocht met het oog op aanlegmogelijkheden voor de nacht is dan ook wel noodzakelijk.

Een sluis is een sluis. Ook in Duitsland. Alleen hebben ze daar geen rekening gehouden met schepen korter dan 30 meter, want de bolders staan een knap end uit elkaar. Om een Doerakje voor en achter vast te kunnen leggen mag je toch wel twee lijntjes van een dikke 25 meter aan boord hebben.

Tot Münster, als je gemiddeld zo'n 4 meter omhoog gaat, beviel de volgende manoeuvre ons goed. Je vaart de sluis binnen tot aan een trappetje. Een bemanningslid klimt met een landvast naar boven en gaat aldaar op zoek naar een bolder. Ligt het voorschip vast dan kan vanaf het achterschip een lijn omhoog worden gegooid naar eerder genoemd bemanningslid.

Het boldertje voor boldertje verpakken bij het stijgen of dalen is nauwelijks mogelijk, want dit soort attributen is in een Duitse sluismuur maar rudimentair aanwezig. Overigens gaat het stijgen (en zakken) erg snel. Het water wordt namelijk veelal in een spaarbekken gepompt, stroming is er dus praktisch niet, en daarom kan het zonder enig gevaar zo vlug gaan.

Voorbij Münster ga je steeds naar beneden. Het aanleggen geeft dan geen probleem - je kunt zo op de „wal” stappen -, maar bij het dalen dient zowel bij de voor- als achtertros iemand te staan met een mes in zijn hand, gereed om de lijn door te snijden als er iets mis gaat. Door de snelheid van dalen, de ver weg staande bolders en de lange lijn, kan er iets mis gaan. En een schip ophangen aan een sluiswand staat zo onverzorgd.

De aangegeven kilometer(palen) in de routebeschrijving van de A.N.W.B. corresponderen niet met de kilometerpalen op de wal. Omdat de Duitsers hun borden waarschijnlijk wel zullen laten staan, zou de A.N.W.B. misschien kunnen overwegen bij volgende drukken de vermelde cijfers aan te passen.

Vrijdag 16 juli. Naar Nordhorn. Even voorbij Hanekenfähr ligt aan stuurboord het Eems-Vechte-Kanaal, via hetwelk er naar Nordhorn gevaren kan worden. Het kanaal wordt afgesloten door een dikke sluisdeur om de daarachter liggende jachthaven - nou ja, jachthaven: er liggen boten aan steigertjes, dat is alles - te vrijwaren voor de zuiging van de schepen op het D-E-K. Het opendraaien van de deur is niet zo moeilijk. Het E-V-K is ongelofelijk mooi; je vaart midden tussen een prachtig natuurgebied, het eendekroos en de waterlelies groeien er ongestoord. Je moet onwillekeurig denken aan Fop I. Brouwer: „... aan alles wat groeit en bloeit en ons steeds weer boeit.” Boeien maar dan wel bijna in de letterlijke betekenis van het woord, deden ons ook de horzels.

Het krioelt er van en de steken doen voor een wesp niet onder. En het zijn net kamikazevliegers: met ware doodsverachting storten ze zich op alles wat bloot is. En dat was er die dag veel, want de temperatuur had een tropische waarde bereikt. Varen over het E-V-K zonder vliegenmepper moet worden afgeraden...

Om in Nordhorn te komen moeten er twee bruggen worden genomen, die in de buurt van deze plaats liggen. Het beroep van brugwachter is echter onbekend in deze streek.

Inboorlingen wisten ons zelfs te vertellen, dat het vijf jaar geleden was, dat de brug voor het laatst was open geweest. En dat was te merken, want het duurde erg lang voordat we hem zelf open kregen. Een forse maat Engelse sleutel is daarbij noodzakelijk. De tweede brug zat vast gelast. Hoewel redelijk voorzien van gereedschap, had er toch niemand een snijbrander bij zich. Bij gevolg werd de terugtocht maar weer aanvaard. Onze eerste brug wilde wel weer open, maar niet goed dicht. En zelfs in Nordhorn heb je na een uur een leuke file bij zo'n open brug staan. Zelfs de brug weer open zetten en dan met een aanloopje dicht gooien, gaf toch niet dat resultaat waar je het verkeer met vertrouwen over heen kunt laten rijden.

En als Nederlander heb je als bruggenbouwer toch ook een naam te verliezen. Gelukkig bood een vrachtwagen hulp en met wat lijnen, die via een boom liepen, trok hij het geval dicht.

Nou ja dicht: het verkeer kon er in ieder geval weer over.

Vervolgens weer verder, 15 km horzels tegemoet. Uiteraard raakte de toevoerleiding naar de

wierpot verstopt met eendekroos. Alleen een vishengeltje met een doorsnede van 9 mm kan dan uitkomst bieden. Tussen de luchtaanvallen door werd dit karwei geklaard. Dat er daarna een fikse donderbui losbarste, was eigenlijk vanzelfsprekend.

Op het einde van de middag waren we weer bij Hanekenfähr. Daar werd op dezelfde plaats overnacht als gisteren.

Zaterdag 17 juli. Twee sluizen en 10 km ten zuiden van Hanekenfähr is volgens de routebeschrijving „een rustige ligplaats te vinden in een prachtige omgeving“. Besloten werd daar naar toe te varen en ook op deze plaats de zondag door te brengen. Op zondag namelijk worden de sluizen alleen maar tijdens de morgenuren bediend.

Deze aanlegplaats is inderdaad erg mooi gelegen, maar is alleen geschikt voor de zondagmiddag als er geen scheepvaart is. Op andere tijden is het botsscheepje spelen met de wal (basaltblokken) of collega schipper. Omdat er op de kaart niets anders in de buurt was te vinden, zijn we op deze „rustige ligplaats“ maar tot maandagochtend gebleven, toen een vroeg passerende tankboot de Doerakjes weer eens met een doffe klap tegen elkaar en op de wal knalde. De zaterdagavond werd na de gezamenlijke barbecue doorgebracht rond een groot kampvuur; sfeervol en gezellig.

Maandag 19 juli. De bedoeling was om verder in twee dagen naar Münster te varen, waar we nog een vijftig kilometer en zes sluizen van verwijderd waren. Het schutten ging echter dermate vlot, dat we dezelfde achternamiddag nog Münster konden bereiken.

De sluizen bij Venhaus, Altenrheine en Rodde werden volgens het gebruikelijke ritueel afgehandeld. Bij Bevergern kun je kiezen: door één sluis gaan met een verval van 8 meter of het oude kanaalpand volgen waarin twee sluizen liggen met een verval van elk 4 meter. Wij besloten de sluis van acht meter te nemen, maar kwamen toch op onverklaarbare wijze uit bij de twee „vier-meters“.

Daar stond de sluisdeur al uitnodigend open, de sluiskolk was leeg, maar het licht bleef rood. Al het getoeter kon de - zichtbare - sluiswachter niet overhalen om zijn lampje op groen te zetten. Aanleggen, aan de wal klauteren en beleefd geïnformeerd of de schakelaar stuk was. Deze bleek nog te functioneren maar éérs moest per boot 2.50 DM betaald worden. Dit was trouwens de enige sluis in Duitsland waar van ons een kleine financiële bijdrage werd verlangd.

De sluizen bij Münster zijn van een omvang om U tegen te zeggen. Drie sluiskolken, twee grote en één kleintje, een verval van 9 meter en een snelle watertoevoer (drie pompen). Even voorbij deze sluizen ligt een jachthaven. Omdat deze toch nog wel op enige afstand van Münster lag en het er door de golfslag en zuiging niet zo rustig liggen is, werd er doorgevaren naar Münster zelf. Daar is een groot havencomplex voor vrachtschepen; op het einde daarvan kun je voor een paar nachten je boot wel kwijt. Je dient je wel te melden; er moet bovendien altijd iemand op de boot blijven, want het kan zijn, dat deze verhaald moet worden i.v.m. manoeuvres van de vrachtschepen.

Dinsdag 20 juli. Rustdag te Münster. Best een aardige plaats. Omdat op de kade een stenen paal stond met een soort kraan eraan, besloten we onze watertanks maar aan te vullen. Het Münsterse drinkwater is echter niet om te drinken! Dat merkten we toen de tanks vol waren. Eerst het water proeven voordat u gaat tanken is niet zo'n slechte gedachte.

Woensdag 21 juli. Van Münster tot Datteln is 50 km zonder sluizen.

Bij Datteln ligt aan stuurboord het Wesel-Datteln-Kanal. De bedoeling was om daar nog twee sluizen van te nemen en dan aan te leggen bij een zo op de kaart te zien wondermooie zijarm. Aldaar aangekomen, bleek je er niet in te mogen. Jammer.

Het W-D-K is vooral in het begin erg fraai, wat verderop maakt industriële bedrijvigheid de vaart wat minder aantrekkelijk.

Als je niet kunt aanleggen, moet je doorvaren ... tot de sluis bij Flaesheim: geen aanlegmogelijkheid; ... tot de sluis bij Dorsten: geen aanlegmogelijkheid en het regende. Na geschut te zijn bij Dorsten bleek a) dat de schepen uiterst langzaam moesten varen i.v.m. werkzaamheden aan de kanaaloevers en b) dat er vlak achter deze sluizen een verbreding van het kanaal was met enig steigerwerk. Deze twee gegevens waren voldoende om hier rustig de nacht te kunnen doorbrengen.

Donderdag 22 juli. Dorsten-Wesel. Werkzaamheden aan de kanaaloevers - zelfs drijvende asfaltfabrieken worden daarbij gebruikt - waren er de oorzaak van, dat er lange tijd niet sneller dan 5 km per uur mocht worden gevaren.

Van de twee sluisen die voor Wesel nog te nemen waren, was de laatste een geval apart. Een van de twee sluisgolken kon niet worden gebruikt vanwege mankementen, zodat het er een drukte van belang was. Toch konden we nog redelijk snel geschut worden, want het formaat van deze sluis is zodanig, dat er nog wel eens een plaatsje over is voor een jachtje. Het verval was 11 meter i.v.m. de lage waterstand van de Rijn en zelfs het langste meerlijntje wil dan wel eens even te kort zijn. Het aan elkaar knopen van meerdere lijntjes is dan de enige oplossing.

De jachthaven te Wesel aan een zijarm van de Rijn is een beauty. Er liggen er twee naast elkaar; wij kozen voor de tweede. Op de wal is een restaurant en kegelbaan; wat valt er nog meer te wensen?

Vrijdag 23 juli. Winkelen in Wesel.

Zaterdag 24 juli. Wesel-Arnhem. Op zaterdag is de Rijn minder druk dan door de week. Bovendien is het stuk van Wesel tot aan de kop van Pannerden zeer breed, zodat de beroeps- en de pleziervaart niet op elkaars lip behoeven te zitten.

Als er uiterst stuurboord wordt gevaren valt dit stuk van de Rijn best mee. En dan de stroom mee. Dat schiet op. Bij Tolkamer moet worden aangelegd om de Nederlandse douane met een bezoek te kunnen vereren. Ook hun Duitse ambtgenoten zetelen in hetzelfde gebouw en daar moesten eerst de dieselolie-papieren worden ingeleverd. Het bleek dat je op precies één volle Doerak-tank deze tocht door Duitsland kunt maken.

Nadat een lid van de rijkspolitie te water nog had opgemerkt dat hij Doerakken maar lelijke schepen vond, vervolgden wij onze weg. Bij Arnhem ging vervolgens ieder zijns weegs, moe maar voldaan en met trek in meer (Parijs?).

Tips

Scharnieren van de voorruit smeren

In het voorjaar de scharnieren van de voorruit smeren met dunne olie kan veel narigheid voorkomen, als op wat warmere dagen de voorruit moet worden neergeklapt. Vastgeroeste scharnieren breken gemakkelijk af en nieuwe scharnieren moeten worden opgelast, een dure bedoening.

Leguaan beitsen

Na een jaar is het nieuwe bij een leguaan er wel af. Een onzer leden heeft zijn leguaan toen behandeld met buitenbeits en was achteraf zeer te spreken over het resultaat. Wellicht een idee ter navolging.

Gebroken Motorsteun

Van de heer Happel kregen we juist voor het ter perse gaan nog onderstaande bijdrage, die wij gaarne onder uw aandacht brengen.

Onlangs wees de heer Bakkenes mij er op dat het bij de DTN-Peugeot motoren wel voor komt dat een der drie bouten waarmee de voorste bakboord motorsteun aan het ondercarter vastzit los trilt waardoor de motorsteun bij gebrek aan "houvast" scheurt. Dit valt niet op omdat de motor op de stuurboord steun blijft hangen en het alleen met behulp van een spiegeltje te zien is of de bouten vast zitten en de steun al dan niet gescheurd is.

Bij de eerstvolgende gelegenheid heb ik dit bij mijn Doerak gecontroleerd en inderdaad was één der bouten verdwenen en de steun was gescheurd.

Het lijkt mij nuttig de leden van de Doerakclub d.m.v. ons clubblad hier op te wijzen zodat zij ook bij hun boot een en ander kunnen controleren en zonodig repareren. Het is natuurlijk een zeer ongewenste zaak als de motor op drie steunen hangt, vooral de overgebleven voorste steun krijgt het zwaar te verduren en als die het ook begeeft is Leiden goed in last. Bovendien kan het geen kwaad om ook de drie andere steunen met hun bevestiging aan een controle te onderwerpen.

Nadat het euvel geconstateerd was kwam de vraag: Laten doen of zelf doen?

Als rechtgeaard Doerakker besloot ik het karwei zelf ter hand te nemen.

Voor eventuele andere doe het zelfers volgen hier wat aanwijzingen die ik opgesteld heb aan de hand van mijn ervaringen.

Controleer eerst of de stuurboord steun nog heel is en goed vast zit. Misschien hangt de motor zonder dat u het weet op twee gebroken steunen en heeft u reuze geluk gehad. In dat geval kunt u misschien beter een deskundige in de arm nemen. Is de stuurboord steun nog heel en zit hij goed vast dan eerst de twee draden, oranje en gele, van de toeren-tellergever weg halen om beschadiging te voorkomen. Onthoud u wel of schrijf even op hoe ze gezeten hebben. Dan beginnen met de grote moer waarmee de motorsteun op de trillingdemper vastzit los te maken. Gebruik hiervoor een ringsleutel 24, geen steeksleutel want die heeft niet genoeg "greep" op de moer en schiet los. Er was bij mij erg veel kracht nodig om deze moer los te krijgen. Is deze moer los dan kunt u de bouten waarmee de motorsteun aan het carter vast zit d.m.v. een sleutel 13 los draaien. Een gedeelte van de steun kunt u nu weg halen. Nu de twee bouten waarmee de trillingdemper op de motorfundatie vast zit los maken met een sleutel 17.

Dan kunt u de rest van de steun met trillingdemper en al weghalen.

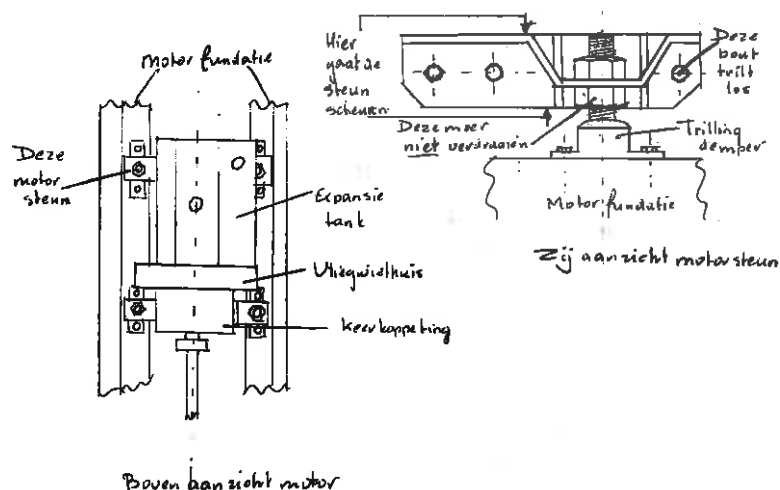
Gebruik waar mogelijk ringsleutels om beschadiging van de boutkoppen te voorkomen.

Wat u nu nodig heeft is een nieuwe steun, te koop bij de DTN-Volvo Penta dealer en drie nieuwe kartelringen om de drie bevestigingsbouten van de motorsteun te borgen.

De nieuwe motorsteun schuift u over de centrale bout van de trillingdemper, nog niet vastzetten, en dan brengt u de motorsteun met trillingdemper en al op zijn plaats.

Waarschijnlijk zal de motor iets gezakt zijn, een paar mm maar, doch dit is genoeg om te beletten dat u de boutgaten van de nieuwe motorsteun en het motorcarter precies tegenover elkaar krijgt, zodat u de bouten er niet in kunt draaien. U kunt een stevige steeksleutel of iets dergelijks op de motorfundatie leggen, (onder de brandstofleiding door!) en onder de startmotor. Als u nu achter de motor staat kunt u met de linker voet op het vrije einde van de steeksleutel drukken en de motor net genoeg opwippen zodat u met de linker hand de bouten in de boutgaten kunt draaien. Draai de bouten met de hand zover mogelijk vast terwijl u de motor met de linker voet op zijn plaats houdt. Het vereist wat gymnastiek! Forceer de bouten a.u.b. niet door een sleutel te gebruiken want dan vernielt u de hele schroefdraad in het ondercarter en bent u nog verder van huis. Alleen het vast zetten van de bouten mag u met de sleutel doen. De motor rust nu weer op vier poten. Nu kunt u de trillingdemper weer op de motorfundatie vastzetten. Door een paar zachte tikjes met een hamertje krijgt u de boutgaten weer precies boven elkaar. Voor het indraaien van de bouten en het vastzetten daarvan geldt hetzelfde als hierboven beschreven.

Tot slot kunt u de grote moer op de centrale bout van de trillingdemper draaien en de steun op de demper vastzetten. Rest nog het weer aanbrengen van de draden van de toeren-teller in de juiste positie.







Afknippen en binnen 14 dagen zenden aan:

G. Bakkenes, Gevers Deynootweg 147, Scheveningen

Naam

Adres

Neemt deel aan de Pinkstertocht met personen (w.v. ... kindermenu's)

Naam

Adres

Neemt deel aan de Zomertocht met personen (w.v. kindermenu's)

Ontmoetingsplaats: Haarlem/Voorzaan

Deelnemer is bereid tot het verlenen van:

- a) technische assistentie bij motorpech
- b) medische assistentie als arts/E.H.B.O.
- c) recreatie assistentie/jury bij wedstrijden
- d) suggesties voor verbetering van het toerprogramma:

Afknippen en bij Uw girobescheiden leggen.

Namens onze penningmeester verzoeken wij U de contributie over 1977 vóór 1 april 1977 te willen voldoen door f 20,- over te maken op giro no 480542 t.n.v. de Doerakclub, Juliana van Stolberglaan 42 te Voorschoten. Indien U f 7,50 op genoemd gironummer overmaakt ontvangt U onze prachtige club-wimpel.

