

Oct '77



DOERAK

CLUB

In memoriam

Het overlijden van onze penningmeester Wybe Wybenga kwam tot ons als een uitermate verdrietig bericht. Door zijn zwakke gezondheid heeft hij weinig van onze Doerakclub kunnen genieten, maar ondanks dat feit deed hij heel veel voor ons.

Nu het te laat is herinneren wij ons, wat een beminnelijk en voor de club een verdienstelijk persoon Wybe was. Wij zijn hem dankbaar voor al datgene, wat hij de club, vanaf de oprichting tot zijn overlijden, heeft gebracht. Zijn vrouw, die ook bij ons clubleven was betrokken, wensen wij sterkte toe met het leed, dat wij met haar moeten dragen.

Algemene ledenvergadering: 19 november 1977

Convocatie

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de ledenvergadering, welke zal worden gehouden op zaterdag 19 november 1977 te 14.00 uur in de bovensaal van Rôtisserie-Bistro "l'Etoile" (tel. 01820 - 12253), Blekerssingel 1 te Gouda (ca. 500 meter van het station gelegen).

Na afloop van de vergadering bestaat de gelegenheid gezamenlijk te gaan eten (plate service menu: soep, entrecôte, ijs à f 25,—) in de bistro beneden en nog wat met elkaar na te praten.

Verzoeken te reserveren voor dit menu vóór 16 november 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 lid kascommissie in de vacature van de heer Jonker
6. Activiteiten 1978
7. Bestuursverkiezing
8. Rondvraag
9. Sluiting

Pauze

Films en dia's van de Doerakclubactiviteiten in 1977.

Toelichting op de agenda

Punt 6. Activiteiten in 1978:

- A. Het Lustrum
- B. Zaterdag 15 april 1978: algemene ledenvergadering
- C. Zaterdag 13/14 mei 1978: Pinkstertocht
- D. Zondag 23 juli 1978: Lustrumfeest en aansluitend daarop het begin van diverse zomertochten.
- E. Zaterdag .. november 1978: ledenvergadering

ad A Tweede Lustrum van de Doerakclub

Het volgend jaar zal de Doerakclub met gepaste feestvreugde terugzien op het feit dat het dan tien jaar geleden is dat voor de eerste maal een aantal Doerakvaarders afmeerde bij een restaurant in de Biesbos om deel te nemen aan de Doerak Reünie 1968. Het programma dat de deelnemers toen werd geboden doet nog steeds opmerkelijk actueel aan: in de namiddag afmeren, kennismaken, borrelen en een gemeenschappelijke maaltijd. De volgende ochtend: bezichtigen van elkaars boten, uitwisselen van ideeën en daarna vertrek voor een tocht door de Biesbos.

Nog tijdens deze bijeenkomst werd besloten in de toekomst vaker dergelijke evenementen te organiseren, met als resultaat dat er in 1969 al een Pinkstertocht kon worden gehouden. En sindsdien is dit zonder onderbreking doorgegaan, waarbij het er niet naar uitziet dat de Doerakclub als gevolg van gebrek aan enthousiasme en inzet van de leden ter ziele zal gaan. Integendeel, zoals uit deze aflevering van het clubblad zal blijken.

Het hoogtepunt van de feestelijkheden volgend jaar zal het Lustrumfeest zijn, dat we voor de aanvang van de zomertocht in Wijk bij Duurstede zullen vieren. Aan de voorbereiding van dit feest wordt nog gewerkt en we hopen U er op de komende ledenvergadering meer over te kunnen vertellen. Dan zal ook aan de orde komen de vorming van een feestcommissie, die zich met de verdere organisatie van het feest in Wijk bij Duurstede zal willen belasten.

ad B Algemene Ledenvergadering: 15 april 1978

Het is nog wat te vroeg om, terwijl we nog volop bezig zijn met de eerstkomende agenda, al te komen met de agenda van de daaropvolgende vergadering. Maar we kunnen U althans op de hoogte stellen wat de plannen zijn voor het gedeelte na de pauze van de vergadering in april 1978.

Tot nu toe is aan verschillende aspecten van het Doerakvaren aandacht besteed. De laatste vergadering nog werd besloten met een uitstekende verhandeling van de heer Van Zuilekom over de dieselmotor. Maar alle onderwerpen van de laatste jaren hadden een gemeenschappelijk kenmerk, namelijk de nogal eenzijdige nadruk die kwam te liggen op de motor- of vaartechnische kanten van het Doerak varen. Vandaar de, voor ons, originele gedachte om ditmaal het leven aan boord centraal te doen staan. Er moet tenslotte onder de leden na meer dan tien jaar een enorme ervaring zijn opgebouwd in manieren om het verblijf aan boord, hetzij gedurende het weekeinde, hetzij tijdens de vacantietocht, aangenamer te maken. Hierbij valt te denken aan de inrichting van kajuit en kombuis, maar ook aan recepten voor een eenvoudige doch voedzame maaltijd. Kortom, alles wat U in de loop van de tijd heeft bedacht om het leven aan boord te veraangemen kan ook voor de andere leden erg nuttig zijn. Overigens kunnen ook mislukte experimenten erg leerzaam zijn.

Wij zouden daarom met name de dames willen vragen of zij op de voorjaarsvergadering in 1978 ons het een en ander willen vertellen over praktische oplossingen die zij voor allerlei problemen aan boord hebben gevonden.

ad C Pinkstertocht 13/14 mei 1978

Met de toenemende drukte op het water wordt het steeds moeilijker een geschikte plaats te vinden, waarbij naast een restaurant dat met de Pinksterdagen een gezelschap wil ontvangen ook nog voldoende aanleggelegenheid is te vinden.

Vandaar dat Uw bestuur bijzonder verrast was toen in september een groep enthousiaste leden (waaronder enkelen die nog maar zo kort lid zijn dat U ze nog niet in de ledenlijst zult aantreffen) aanbod om de organisatie van de Pinkstertocht op zich te nemen. Het zijn de leden: Langendam, Maring, Schreuder en Teunissen.

Tijdens de bestuursvergadering begin oktober konden deze organisatoren telefonisch melden dat de leden van de Doerakclub op zaterdag 13 mei 1978 om 16.00 uur worden verwacht bij het Restaurant " 't Kompas" op het Kaageiland. De haven van het restaurant wordt gereserveerd voor de Doerakclub. Voor degenen, die niet per boot kunnen komen: het restaurant is ook per auto bereikbaar. Een lijst van hotels in de buurt wordt nog gepubliceerd. De tocht kunt U altijd aan boord van een van de boten meemaken.

Na de borrel worden we om 18.30 uur aan het diner verwacht. Er zal keuze zijn uit 2 menu's: f 30,50 en f 39,50, kindermenu's: f 11,50 en f 13,—. Na afloop van het diner zal er gelegenheid zijn tot dansen op levende muziek.

De volgende morgen zal tussen 9.30 en 10.00 uur de Pinkstertocht beginnen met de gebruikelijke sherrystop onderweg.

Tot zover de organisatoren, die graag zouden willen weten op hoeveel boten resp. personen gerekend moet worden. Bijgevoegd formulier geeft U de gelegenheid zich op te geven, definitief als U het al zeker weet, of waarschijnlijk als U in principe er voor voelt doch nog niet weet of het door zal kunnen gaan.

Het is de bedoeling dat alleen degenen, die zich in een of andere vorm hebben opgegeven van nadere bijzonderheden op de hoogte gehouden zullen worden. Voor de goede orde: er is plaats voor ca. 35 boten in de haven en maximaal 150 personen in de eetzaal. Snelle melders hebben voorrang!

ad D Lustrumfeest: 23 juli 1978 en zomertochten

Het Lustrumfeest wordt gehouden op zondag 23 juli 1978. Voor dit feest is ons oog gevallen op Wijk bij Duurstede, dat door zijn centrale ligging het mogelijk maakt, dat diegenen die niet aan de zomertochten deelnemen per auto naar Wijk bij Duurstede komen om aan het Lustrumdiner deel te nemen.

Bovendien leent de ligging van Wijk bij Duurstede zich goed om te dienen als uitgangspunt voor een aantal tochten in verschillende richtingen. Terwijl wij tot nu toe één enkele zomertocht hielden, waarbij we afwisselend het Noorden, het Zuiden of het Westen van het land gingen bezoeken, is door de grote belangstelling die er voor deze tochten is gaan bestaan het punt bereikt waarbij er praktische problemen gaan ontstaan.

Met de steeds toenemende vacantedrukke wordt het organiseren van een tocht van ongeveer 30 boten een vrijwel ondoenlijke taak door oponthoud bij sluizen en de benodigde aanlegplaatsen bij het overnachten. Door nu gelijktijdig tochten te organiseren naar verschillende bestemmingen wordt bereikt dat men meer keuzemogelijkheden heeft voor een tocht, terwijl tegelijkertijd de groepen kleiner worden, hetgeen de flexibiliteit van het program vergroot. Men vindt nu eenmaal eerder een aanlegplaats voor 10 dan voor 30 boten.

Zodoende wordt U thans de keuze geboden uit een drietal tochten vanuit Wijk bij Duurstede:

1. naar Zeeland
2. de Maas op naar Limburg
3. de IJssel af naar Friesland, met de mogelijkheid via de rustige Drentse Hoofdvaart door te varen naar Groningen/Paterswolder Meer.

Op de vergadering hopen we nadere mededelingen te kunnen doen over de belangstelling voor de verschillende tochten, waartoe wij U verzoeken zich op bijgaande strook voorlopig of definitief op te geven voor een van de tochten met eventueel een tweede keus als alternatief voor het geval het aantal deelnemers te groot mocht blijken.

Ook hier geldt dat alleen degenen die zich nu opgeven verder op de hoogte zullen worden gehouden. De definitieve beslissing kunt U dan later nog nemen als U zich nu voorlopig opgegeven heeft.

Het is de bedoeling, dat we op de vergadering tevens kunnen komen tot het oprichten van drie toercommissies die de organisatie van de tochten op zich zullen nemen.

Punt 7 Bestuursverkiezing

Door het overlijden van onze zeer gewaardeerde penningmeester, de heer Wybenga, is er in het bestuur een vacature ontstaan, waarin moet worden voorzien.

Daarnaast hebben de heren Jonkers en Snellen van Vollenhoven verzocht ontheven te worden van hun bestuursfuncties. Het bestuur heeft gemeend aan deze verzoeken gevolg te moeten geven, onder dankzegging voor de vele belangrijke diensten de Doerakclub gedurende vele jaren bewezen.

Als nieuwe bestuursleden worden voorgesteld: Mevrouw A.A. Jonker-Niehoff en de heren Ph.G. de Lange en H.S.M. Happel. Mevrouw Jonker neemt reeds sinds het overlijden van de penningmeester de financiële zaken van de Doerakclub waar, terwijl de heren De Lange en Happel bij velen van ons reeds bekendheid genieten als de organisatoren van de Zomertocht van dit jaar naar Noord-Holland.

Contributie

De contributie over 1978 bedraagt f 20,—, U wordt verzocht dit bedrag het volgend jaar over te maken op giro 480542 ten name van de Doerakclub, van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar.

Indien U f 7,50 op genoemd gironummer overmaakt ontvangt U onze Doerakclub wimpel.

Motoronderhoud

Tijdens de lezing die de heer Van Zuilekom op de vergadering in Maart voor ons heeft gehouden hoorden we een goede raad, die we U niet willen onthouden. Deze raad betrof de reiniging van het filter in het brandstofopvoerpompje, welk filter in het deksel van de pomp zit. Als de brandstoftank wat roestig is geworden (met name doordat de boot de winterberging is ingegaan terwijl de tank niet geheel gevuld was, waardoor condensatie en roestvorming in de tank kan optreden) dan verzamelt zich dit vuil in het filter, dat daardoor verstopt kan raken, met als gevolg onregelmatig lopen van de motor. Toevallig werd er in het juli nummer van Watersport een artikel gepubliceerd over de Volvo Penta (Peugeot) DTP 40 motor, waarbij ook het reinigen van dit filter werd beschreven. Onder het kegelvormig kapje van de opvoerpomp bevindt zich een gaasfilter en een pakkingring. Nadat dit kapje is verwijderd (bij gesloten brandstofkraan uiteraard) kan men het filter uitspoelen in wat gasolie. Dit moet tenminste eenmaal per jaar gebeuren, zeker als de tank niet schoon is. Navraag bij Dieseltechniek leerde dat dit filter bij alle Peugeot motoren aanwezig is, hoewel het groene instructieboekje van Dieseltechniek er geen melding van maakt. Het verdient daarom aanbeveling bij het vernieuwen van het brandstoffilter ook eens naar de toestand van dit gaasfiltertje te kijken.

Tocht door Noord Frankrijk 1977.

Deze tocht werd gemaakt door twee Doerakken, één 780, Knorres, van C. Purmer met twee bemanningsleden en één 850, Zowilawa, van R.J. de Ruyter met vier bemanningsleden.

De route was: Den Bosch - Parijs - Willemstad. 4-7-1977 t/m 28-7-1977.

In tegenstelling tot het oorspronkelijke plan om zaterdag uit Luik met vier Doerakken te starten, begon de reis in Den Bosch op maandag 4 juli met twee schepen.

De Zuid Willemsvaart was zeer druk tot Helmond, daarna ging het iets vlotter. Wij waren pas dinsdagmiddag bij Loozen, sluis 18, dus in België. Vooraf hadden wij bij sluis 15, Nederweert, olie getankt en de gebroken zekeringskabel van de Knorres gerepareerd.

Op sluis 18, dus Loozen, moesten wij de scheepvaartrechten betalen, en niet te Bree, zoals de Wateralmanak vermeldt.

De sluizen te Lanaken zijn hoog, lopen snel vol of leeg, en zijn slecht voorzien van bolders. Het geweld werd zo goed mogelijk met onze autobanden opgevangen. Van deze banden, hoewel verboden, zouden wij nog veel plezier beleven. Na deze sluizen overnachtten wij, om de volgende morgen, Woensdag, via het mooie Albertkanaal naar Luik te varen. In Herstal moesten wij wederom scheepvaartrechten betalen. Dit valt n.l. onder een ander district. De kosten waren slechts 25 B.frs. In Luik hadden wij een goede ligplaats in de jachthaven midden in de stad.

Donderdag, 7 juli, vertrokken wij uit Luik, om na twee uur varen de Zowilawa met gebroken v-snaar sluis 16 in te slepen. Na het schutten was het euvel snel verholpen, zodat wij om half acht sluis 10 bij Namen bereikten en hier de nacht doorbrachten. Deze tocht liep door een industriegebied met veel rook, maar wel interessant. De sluizen werden vlot bediend, er was behalve de beroepsvaart een grote drukte van "bouwwakjachten", die weleens voor problemen zorgden.

Vrijdag werd door Dinant gevaren, waar de meeste jachten afvielen en wij vlot Agimont bereikten. De Belgische douane was afwezig, zodat we, na olie tanken, een rustig plekje voor de nacht opzochten.

Zaterdagmorgen vertrokken wij naar Givet waar de Franse douane ons paniekerig aan de wal riep. Men vroeg naar de paspoorten en ons certificaat, verder nog naar eventuele "marchandise". Allen waren zeer vriendelijk en gemoedelijk.

Na Givet kwamen we bij onze eerste tunnel n.l. de tunnel van Ham, 565 m lang, gescheiden door twee sluisen. De doorvaart wordt geregeld door de sluiswachters. De tunnel is smal en onverlicht maar met het toplicht aan gaat het best.

Wij bereikten 's avonds Fumay, gelegen in een mooie bocht van de Maas. De ligplaats was redelijk. We hielden hier een rustdag zodat we konden fourageren, vooral wijn en kaas om de reis een frans tintje te geven. Verder vingen wij met rauw vlees rivierkreeft. Wij zwommen veel, daar het zeer warm weer was. Met de plaatselijke bevolking werd volleybal gespeeld.

Maandag 11 juli voeren wij verder en passeerden bij Revin een korte tunnel, 224 m. Het maas-traject van Givet tot Charleville-Mézières is fantastisch mooi en een vakantie meer dan waard.

Bij Pont à Bar overnachtten wij in de Maas, om de volgende dag onze tocht door het hier beginnende Canal des Ardennes te beginnen. Dit kanaal loopt evenwijdig aan het riviertje de Bar, loopt door een mooie streek, is smal, bevat schoon water zodat er veel werd gezwommen en heeft liefst 34 sluisen over 39 km. Hiervan 27 over 9 km bij Chesne. Bij St. Aignan is nog een mooie tunnel. Om 19 uur waren we in Rilly. Dit traject was zeer zwaar daar bij de sluisen moest worden geholpen, terwijl de zon op onze blote ruggen brandde. De volgende dag bereikten we Berry au Bac, slechts 12 sluisen maar beroepsvaart die we niet konden passeren, door de vele schepen die lagen afgemeerd. De 14e juli was verplichte rustdag. Dit was het punt, waar we het verdere verloop van de reis zouden bespreken. Wij besloten over de Marne naar Parijs te gaan. Dit vooral op aandringen van de vrouwelijke bemanningsleden die het niet meer zagen zitten met al die sluisen.

Vrijdag vervolgden wij de tocht over het vrij drukke verbindingskanaal van de Aisne naar de Marne. Vooral door Reims is dit kanaal rommelig en vies. 11 km voor Condé kwamen wij aan een tunnel door de Mont de Billy. De tunnel is 2300 m lang, de vaart wordt geregeld door verkeerslichten. Men vaart op eigen kracht, daar de tunnel van een krachtige afzuiginstallatie is voorzien. De sleepdienst, zoals de A.N.W.B. opgeeft, is sinds jaren verdwenen.

Na overnachten in Condé kwamen we de volgende dag in Epernay aan. Wij vonden hier een ligplaats in de jachthaven, gelegen in de Marne. Van hieruit was het een korte wandeling naar de stad. Wij bezochten het champagnehuis Moët et Chandon, daar zagen we de bereiding en verwerking van champagne, tevens konden we de smaak bewonderen. Na fourageren en een etentje gingen we weer naar boord om de volgende dag, zondag 17 juli de tocht over de zeer mooie Marne voort te zetten. Er werden veel vaaruren gemaakt, zodat we Maandag in Parijs kwamen. Op deze route ontmoetten wij in Lagny een oude Doerak 780 met franse bemanning.

In Parijs kregen wij een ligplaats bij de brug van de Place de la Concorde. Deze aanlegplaats van de T.C.F. is zeer onrustig door de vrij drukke scheepvaart. 's Avonds een beetje door Parijs geslenterd, wat gegeten en gedronken, zodat het toch nog vrij laat kooigang was. Dinsdag 19 juli om 12 uur verlieten wij de Place de la Concorde en voeren langzaam door de stad. Dit was toch wel een leuke belevenis. Zelfs de Eiffeltoren knipoogde naar ons.

De Seine zelf is een vrij vies water, wat we ook goed merkten aan de enorme hoeveelheid plastic die wij in de schroef kregen en die slechts door overboord duiken verwijderd kon worden.

De volgende dagen, Dinsdag en Woensdag, voeren wij verder naar Conflans-Ste-Honorine om olie te tanken en te fourageren. Dit laatste lukte wel, maar de tankstations wilden ons geen olie verkopen. Het bleek namelijk dat het verboden is om scheepsdieselolie aan de pleziervaart te leveren.

Bij een Total station in de Oise was de eigenaar bereid om voor ons jerrycans te vullen bij een autopomp.

We volgden nu de Oise tot Ste Maxence. De volgende dag bereikten we Compiègne. Dit stuk van de gedeeltelijk gekanaliseerde Oise is ook zeer mooi. In Compiègne is een goede jachthaven vlak bij de stad.

Vrijdagmiddag om 13 uur verlieten we Compiègne, om bij Pont l'Eveque aan het Canal du Nord te beginnen. Tot Languvoisin stegen wij, daarna begon de afdaling. Het verval was vrij groot.

Zaterdag voeren we een stuk door Somme, daarna werd het weer kanalenwerk totdat bij Ruyaulcourt een tunnel van 4350 m moest worden genomen. De vaart wordt geregeld door middel van verkeerslichten, terwijl door luidsprekers vaarinstructie wordt gegeven en de wachttijd wordt vermeld. De tunnel is enigszins verlicht door T.L. buizen en in het midden verbreed voor het passeren van tegenliggers. Men vaart tegen voelers, welke de verkeerslichten regelen. De tunnel doet spookachtig aan, door de grote zwarte schaduw van de tegemoetkomende schepen. Het duurt een kleine drie kwartier en dan merkt men dat het toch wel meevalt.

Wij overnachtten in Arleux, waar we bij een oliepomp zonder enig commentaar scheepsdieselolie kregen. Dit scheelde wel bijna de helft in prijs.

Zondag, 24 juli, vertrokken wij uit Arleux, voeren door Douai en kwamen de Scarpe inferieure, een aardige rivier, maar bevat in plaats van water een rottende vloeistof die een flinke zwavelwaterstof stank afgeeft, zoals ons eigen Wildervankkanaal. Deze rivier heeft kleine sluisjes en echte ophaalbruggen met aardige kleine stadjes zoals b.v. Marchiennes. In St. Amand les Eaux was de stank verdwenen zodat we daar een ligplaats zochten langs een oude loswal. Het bleek een leuk stadje te zijn met een oude kathedraal en een zeer goede eetgelegenheden om het afscheid van Frankrijk te vieren met ons laatste franse geld.

Op maandag 25 juli werd de tocht voortgezet naar Mortagne du Nord. Hier kwamen wij in De Schelde en moesten wij ons melden bij de Franse douane. Maar vermoedelijk door de wijn van de vorige avond hebben we geen douane gezien. Wij stonden dus plotseling voor de Belgische douane. Deze had geen enkele belangstelling voor ons. Bij de nu volgende sluis, Chateau, werden de scheepvaartrechten betaald.

De Schelde werd nu steeds vuiler en vertoonde schuimvorming bij de stuwen. Wij passeerden Doornik met zijn Vlaams uiterlijk en beëindigden de dag in Oudenaarde. Hier hadden we 's avonds een fikse onweersbui met storm. Wij naderen Holland weer, was de verzuchting, dag mooi weer.

Dinsdag half acht schutten we in de sluis van Oudenaarde en waren om tien uur reeds in de sluis van Merelbeke bij Gent. Van hieruit ging het richting Antwerpen. De Schelde staat hier in open verbinding met de zee, zodat we door de opkomende vloed, stroom tegen hadden.

In de bochten draaikolken, waarin vuil en olie. Onze inspectiekokers moesten dan ook veel open. Het is echter wel een mooi traject. Bij het naderen van Antwerpen sloeg het weer om, veel wind en regen, zodat we bij het wachten voor de Royerssluis flink door elkaar geschud werden. Wij moesten nu schutten met coasters en spitsen. Dit is een verhaal apart. Vervolgens kwamen we in de Antwerpsche dokken. Dit is een complete mallemol, men moet ogen van voren en van achteren hebben. Maar om het eenvoudig te houden, wij voeren door twee beweegbare bruggen, bezochten het bureau voor scheepvaartrechten en via het begin van het Albertkanaal kwamen we in de Lobroekhaven bij de Antwerpsche Yachtclub. Hier werden we vriendelijk door de havenmeester ontvangen, we mochten vrij liggen en konden water tanken, maar verder geen enkele accommodatie, want hij was helemaal alleen, iedereen was met vakantie, alles was gesloten.

Woensdag, 27 juli, via douane en bureau voor scheepvaartrechten na het betalen van 100 B.frs. voor de Kreekraksluis, vervolgden we de reis door de dokken en bruggen naar het Schelde-Rijn kanaal. Dit was, na Antwerpen de rust zelve. Door de Kreekraksluis naar de Volkerak, een vlotte reis. De Volkerak jachtsluis gaf echter flink wat vertraging. Waarom moet dat zo langzaam?

Om 21.30 kwamen wij aan in Willemstad.

Donderdag, 28 juli, vierden wij met etentje de goede afloop van de toch wel vermoeiende reis.

Vrijdag en Zaterdag ging het huiswaarts.

De sluizen. Het totaal aantal sluizen was 201, waarvan tot Parijs 152.

Het grote aantal sluizen maakt de tocht toch wel zwaar, vooral met weinig bemanning. De meeste sluizen hebben voor jachten te weinig bolders, terwijl deze bij sommige sluizen geheel ontbreken. Wij troffen ook enige sluizen aan, die een schuin aflopende kant hadden. Men kan dus niet langs de kant afmeren, maar moet in het midden blijven drijven. In het Canal du Nord waren enige sluizen met drijvende bolders, dit was ideaal. Men moet zich op de sluizen melden onder opgave van naam schipper, naam boot, reisdoel en vertrekplaats op die dag. Aanwijzingen, welke per luidspreker worden gegeven, galmen soms flink, dus goed opletten. Het is nodig evenals bij de Duitsland tocht, twee lijnen van 30 m mede te nemen, tevens een paar werkhandschoenen en deze dan ook aantrekken.

Aanlegplaatsen zijn schaars, vooral in de Marne, dit geeft 's avonds wel eens problemen. De Marne is een aparte vakantie waard, een mooie natuur, veel vogels o.a. de ijsvogel, er wordt veel gevist.

De beroepsvaart valt wel mee, maar begint 's morgens om 6 uur, geeft een flinke zuiging maar vaart niet snel, zodat een Doerak deze schepen geregeld passeert. Dit was alleen hinderlijk in het Canal des Ardennes.

De pleziervaart was vooral op de Belgische Maas zeer lastig. De bouwvakweek is niet bepaald rustig.

Hopelijk is dit, door ruimtegebruik kort gehouden, overzicht interessant genoeg om navolging te vinden. Het was voor ons een avontuurlijke tocht, welke veel voldoening gaf.

Technische problemen. Deze waren ook voorhanden. Zoals een gebroken v-snaar zodat de Zowilawa door sluis 16 in de Maas moest worden gesleept. De Knorres had een gebroken elektrische leiding onder de motor. Het vinden ging niet zo snel, het repareren wel. Tevens kreeg de Knorres twee maal een gebroken achter motorsteun. De eerste maal in Fumay, de tweede in Ste. Maxence. De reparatie werd uitgevoerd met metalen strippen, bevestigd om de hoofdbout, een gat van 16 mm, en boutjes door de steun. Dit zowel onder als boven. Alles met de hand bij 30° C.

De hoeveelheden plastic en ander vuil, dat we uit de schroef haalden was enorm.

Het blijkt dat het wel noodzakelijk is wat materiaal en gereedschap aan boord te hebben.

...the first of these is the fact that the ...

...the second of these is the fact that the ...

...the third of these is the fact that the ...

...the fourth of these is the fact that the ...

...the fifth of these is the fact that the ...

...the sixth of these is the fact that the ...

...the seventh of these is the fact that the ...

...the eighth of these is the fact that the ...

...the ninth of these is the fact that the ...

...the tenth of these is the fact that the ...

...the eleventh of these is the fact that the ...

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