

FEBRUARI 1979



DOERAK CLUB

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

Ph.G de Lange	voorzitter
H.S.M. Happel	vice-voorzitter
G.Bakkenes	secretaris
Mevr. A.A. Jonker	penningmeester
C.M.B. v.d. Beld	
C.Purmer	

Secretariaat:

Drs.G. Bakkenes
Gevers Deynootweg 147
2586 HL 's-Gravenhage
Telefoon. 070 - 551263

Giro: 480542

t.n.v. Doerakclub
van Boetzelaerlaan 5
Wassenaar

Februari 1979

Aan de leden van de Doerakclub.

Het bestuur wenst U een gelukkig en voorspoedig vaarseizoen toe en hoopt dat de clubactiviteiten, die U ook dit jaar weer in ruime mate worden geboden, hiertoe zullen bijdragen.

Tevens is een woord van dank op zijn plaats aan de vele leden die zich ook nu weer voor de organisatie en de voorbereiding van de verschillende tochten inzetten, hetgeen ditmaal wel een bijzondere waardering verdient, gezien de barre weersomstandigheden waaronder zij hun voorbereidende verkenningen moesten verrichten.

ACTIVITEITEN 1979

Zaterdag 31 maart 1979: om 14.00 Algemene Ledenvergadering te Maarsbergen

Op verzoek van de ledenvergadering is de datum naar Maart verplaatst.

Zaterdag 2 juni 1979: Pinkstertochten naar keuze naar Weesp, Biesbosch of Ossenzijl.

Voor een of meer zomertochten heeft U een ruime keuze, want op de volgende dagen begint er een tocht:

5 juni 1979: Brabant – Limburg – België

25 juni 1979: Hollandsche IJssel – Linge – Biesbosch

25 juni 1979: Randmeren – N.W. Overijssel

6 juli 1979: Brabant – Limburg – België

15 juli 1979: Brabant – Limburg – België

23 juli 1979: Randmeren – N.W. Overijssel

23 juli 1979: Brabant – Limburg – België

LEDENLIJST

Bijgaande ledenlijst voor 1979 is geheel bijgewerkt aan de hand van de laatst bekende gegevens. Mocht U er desondanks onjuistheden in aantreffen of mocht U in de loop van het jaar verhuizen, een ander telefoonnummer krijgen of een andere boot aanschaffen, dan gaarne hiervan opgave aan het secretariaat (070 - 55 12 63).

SECRETARIAAT

Het secretariaat is wegens vakantie gesloten van 1 juni tot 1 juli.
Waarnemer in die periode is: Philip de Lange (023 - 24 33 15).

CONTRIBUTIE

De contributie over 1979 bedraagt onveranderd f 20,-.

Wilt U dit bedrag vóór 1 april a.s. overmaken op giro 480542 ten name van Doerakclub, Van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar? Of nog beter, doe het nu meteen. Dat bespaart in ieder geval de penningmeester dit jaar het rappeleren van 55 verstrooide leden à f 0,45 porto en veel geschrijf.

Indien U f 7,50 overmaakt op genoemd gironummer ontvangt U omgaand onze Doerakclubwimpel.

ROUTESCHRIJVINGEN

Er zijn fotocopies van routeschrijvingen verkrijgbaar, die bij vroegere clubtochten aan de deelnemers zijn uitgereikt. Het betreft hier de zomertochten naar: Noord-Holland (1977), Zeeland (1978) en Limburg (1978).

Indien U eens op eigen gelegenheid een van deze tochten wilt varen kunt U desbetreffende routeschrijving aanvragen door f 7,50 over te maken ten behoeve van de clubkas op gironummer 480542 ten name van Doerakclub, Van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar onder vermelding van de gewenste routeschrijving.

ALGEMENE LEDENVERGADERING: Zaterdag 31 maart 1979.

Convocatie.

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering, welke zal worden gehouden op zaterdagmiddag 31 maart 1979 te 14.00 uur in Motel Maarsbergen (03433 - 341) te Maarsbergen. De zaal is open om 13.30 uur.

Wij hopen hiermede thans een vergaderplaats gevonden te hebben die voldoende parkeergelegenheid biedt, die ca. 120 bezoekers gelegenheid geeft te vergaderen en die een prettige bediening geeft tegen redelijke prijzen voor een goede kwaliteit.

Het motel ligt aan de snelweg Utrecht-Arnhem. Vanaf het station Maarn vertrekt om 12.36 en 13.36 uur bus 58 van Centraal Nederland die U in 5 minuten in Maarsbergen brengt.

Na afloop van de vergadering kan er in het restaurant van het motel nog gezamenlijk worden gegeten. Wij hopen velen van U daar te ontmoeten.

Agenda

1. Opening
2. Notulen
3. Ingekomen stukken
4. Verslag secretaris
5. Verslag penningmeester
6. Benoeming kascommissie
7. Bestuurswisseling
8. Activiteiten 1979
9. Rondvraag
10. Sluiting
Pauze
11. Tochtbespreking per groep.

Toelichting op de Agenda

punt 7 Bestuurswisseling

De heer C.M.B. van den Beld heeft verzocht te worden ontheven van zijn bestuursfunctie. Als nieuw bestuurslid wordt voorgesteld de heer G.J. Scholten.

punt 8 Activiteiten 1979

Tochten

De deelneming aan de verschillende Doerakclubtochten was het vorig jaar groter dan ooit. Het varen in kleinere groepen blijkt zeer in de smaak te vallen en zal dit jaar dan ook worden uitgebreid tot de Pinkstertocht, waarbij de keus wordt geboden uit drie tochten terwijl er zeven zomertochten op het programma staan, dit jaar voor het eerst ook in het voorseizoen. Er wordt gevaren in groepen van maximaal tien boten.

Pinkstertochten

Op de ledenvergadering is besloten dat er dit jaar drie Pinkstertochten zullen worden gehouden n.l. in Weesp, de Biesbosch en Ossenzijl. Hierdoor wordt de mogelijkheid geopend om tot kleinere groepen te komen, terwijl tevens de deelneming gemakkelijker wordt voor de vele leden die hun ligplaats buiten de Randstad hebben en waarvoor de afstand een bezwaar zou zijn. Overigens geldt ook nu dat degenen, die niet per boot aan de tocht of het diner kunnen deelnemen, van harte welkom zijn als zij per auto komen. Het is altijd zo te regelen dat zij aan boord van een van de schepen de tocht en de sherrystop meemaken.

Hoewel elk van de drie tochten in de eerste plaats is bedoeld voor leden die in de omgeving van het punt van samenkomst hun ligplaats hebben, kan deelneming vanuit een ander rayon alleen maar worden aangemoedigd. Zo krijgt men de gelegenheid eens een ander vaargebied te verkennen en andere leden te ontmoeten. Degenen die de heen- en terugreis in een Pinksterweekeinde wat te veel van het goede vinden, willen we graag op de mogelijkheid wijzen de boot een week te laten liggen in een jachthaven en de terugreis in het volgende weekeinde te maken. Daar is altijd wel een oplossing voor te vinden. Alleen voor de deelneming vanuit de Randstad aan de Pinkstertocht in de Biesbosch moet een voorbehoud worden gemaakt. Deelneming aan deze tocht kan alleen worden aanbevolen aan leden die over voldoende ervaring beschikken om op eiegn gelegenheid via getijdewater met zeer drukke beroepsvaart (o.a. snelvarende duwbakken) op te varen naar Dordrecht, waar de deelnemers uit het westen zich verzamelen, alvorens naar de Biesbosch wordt gevaren.

De voorlopige programma's voor de Pinkstertochten — die de deelnemers uiteraard nog nader uitgewerkt zullen worden toegezonden — zien er op dit moment als volgt uit:

Weesp. Organisatie: Philip de Lange.

De deelnemers aan deze tocht komen zaterdag 2 juni 1979 des namiddags bijeen in een van de havens van Weesp, waar ook wordt overnacht. Des avonds wordt het Pinksterdiner gehouden in de "Tapperij". De volgende dag staat een gezamenlijke vaartocht over de Vecht op het programma, met tot besluit de sherrystop op een geschikte plaats. Te ongeveer 16.00 kunnen de deelnemers dan weer de terugreis aanvaarden.

Biesbosch. Organisatie: Joop Jonker en Jan de Visser.

De deelnemers uit het Zuiden des Lands worden zaterdag 2 juni 1979 te 12.00 uur in Heusden verwacht. Des namiddags wordt van daaruit opgevaaren naar Drimmelen, alwaar na de gebruikelijke Pinkstermaaltijd zal worden overnacht. De volgende ochtend wordt naar de Biesbosch gevaren om de andere groep deelnemers op te vangen.

De deelnemers uit het Westen des Lands komen zaterdag 2 juni 1979 des namiddags bijeen in Dordrecht in de jachthaven Westergoot (=Berva) aan het Wantij. Hier wordt in het restaurant het gezamenlijke Pinksterdiner gehouden en tevens overnacht. De volgende ochtend wordt via het Wantij en de Ottersluis naar de Biesbosch gevaren en de andere groep deelnemers opgezocht. Hierna volgt een gezamenlijke tocht door dit zo bijzondere gebied welke tocht wordt besloten door een sherrystop tot ca. 16.00 uur. Het gebied is voor de Doerakclub in meerdere opzichten bijzonder. Hier namelijk zijn de Doerakvaarders voor de eerste maal bijeen gekomen, nu alweer ruim tien jaar geleden.

Ossenzijl. Organisatie: Ben Bos

De deelnemers uit het Noorden des Lands (en de gasten uit andere gebieden) komen zaterdag 2 juni 1979 des namiddags bijeen te Ossenzijl in de jachthaven van Staatbosbeheer om te overnachten. Bij goed weer barbecue in het speciale stookhuis dat daarvoor op de jachthaven aanwezig is. De volgende dag zullen de deelnemers het vele natuurschoon in de omgeving gaan verkennen, waarna tot besluit onder de grote Doerakclubvlag de sherry zal worden genoten.

Bij dit clubblad is een aanmeldingsformulier gevoegd, waarmee U zich voor een van deze Pinkstertochten kunt opgeven. Wij verzoeken U het ingevulde formulier binnen een week op te zenden aan het secretariaat, zodat wij op de ledenvergadering nadere mededelingen kunnen doen omtrent de te verwachten opkomst in de verschillende ontmoetingscentra.

De Zomertochten

Voor de nieuwe leden willen wij hier nog eens uiteenzetten hoe de opzet van de zomertochten is. De Doerakclub brengt een aantal leden bijeen voor het maken van een gezamenlijke vaartocht van ongeveer een week naar een bepaalde bestemming (overigens is het te allen tijde mogelijk een tocht slechts gedeeltelijk mede te varen, als dat om de een of andere reden beter uit zou komen). Op het eindpunt valt de groep uiteen in deelnemers die daarna de terugreis moeten aanvaarden en degenen die nog wat meer tijd in die omgeving kunnen doorbrengen. Het is gebruikelijk een slotdiner te houden voordat de groep op het eindpunt van de gezamenlijke tocht uiteengaat.

Het vaarschema van de terugreis is dan ook niet meer dan een aanwijzing hoe men eventueel de terugreis kan maken. Als men ook gezamenlijk wil terugvaren, dient men hierover tijdens de heenreis onderling overleg te plegen. Hetzelfde geldt overigens voor de besteding van de dagen die men nog in de omgeving van het eindpunt kan doorbrengen. Het komt er dus op neer dat U na de gezamenlijke tocht tot de eindbestemming geheel wordt vrijgelaten in Uw verdere vaarprogramma.

Uit de in het najaar gehouden enquête is gebleken dat er ruim 50 leden waren die in principe geïnteresseerd zijn in de zomertochten. Er is veel belangstelling voor tochten in het voorseizoen, terwijl bijna een derde van de geënquêteerden zich uitsprak voor tochten met korte vaardagen. Voor drie vaarroutes bestond de meeste belangstelling en hiermede zal dan ook worden doorgegaan. Het zijn de volgende tochten:

1. Brabant — Limburg — België (ditmaal zeer gewild)
2. Hollandsche IJssel — Linge — Biesbosch
3. Randmeren — N.W. Overijssel

Puttend uit de herinnering en het logboek van voorafgaande tochten hebben wij voor deze drie routes globale vaarschema's vastgesteld voor de gezamenlijke reis naar de eindbestemming, alsmede voor de terugreis vanaf dat punt. Vooral bij de routes Hollandsche IJssel en Randmeren is uitgegaan van korte vaardagen. In onderstaande vaarschema's is de eerstgenoemde plaats het verzamelpunt van waaruit op maandagochtend gezamenlijk wordt vertrokken. Het weekeinde is dan voor de deelnemers beschikbaar om het verzamelpunt te bereiken.

Het is de bedoeling dat de deelnemers vóór de aanvang van de tocht nader uitgewerkte vaaraanwijzingen (ligplaatsen, jachthavens e.d.) krijgen uitgereikt. Hiertoe zal op de vergadering voor elke groep een contactpersoon worden aangezocht, die zorg draagt voor de verspreiding van deze vaaraanwijzingen en andere mededelingen onder de overige deelnemers aan de desbetreffende tocht.

Enige leden hebben zich gemeld voor het organiseren van een tocht en hebben soms al een aantal leden bijeen gebracht, die zich dus nu niet meer behoeven op te geven. Deze organisatoren treden tevens op als contactpersoon en stellen zelf het vaarschema voor hun tocht vast in overleg met hun groep.

Geen van deze groepen is echter nog volgeboekt.

Voor de overige groepen deelnemers ziet het standaard vaarprogramma er aldus uit:

Vaarschema's Zomertochten

Brabant - Limburg - België

vertrektijden
5 juni
6 juli
15 juli
23 juli

route

Alphen a/d Rijn
Montfoort
Gorinchem
Tilburg/Oirschot
Helmond/Asten
Weert
Maastricht

Maastricht
Roermond
Gennep/Mook
Kerkdriel/Heusden
Gorinchem
IJsselstein
Alphen a/d Rijn

Holl. IJssel - Linge - Biesbosch

vertrektijd
25 juni

route

Alphen a/d Rijn
Gouda
IJsselstein
Arkel
Leerdam
Gorinchem
Nederhemert
Heusden
Drimmelen

Drimmelen
Gorinchem
Montfoort
Bodegraven

Randmeren - N.W. Overijssel

vertrektijden
25 juni
23 juli

route

Weesp
Huizen
Nijkerk
Elburg
Kampen
Genemuiden
Belt Schutsloot
Ossenzijl

Blokzijl
Ketelhaven
Harderwijk
Spakenburg
Weesp

Door het invullen van bijgaand formulier kunt U zich opgeven voor definitieve deelname aan de zomertocht naar Uw keuze. Degenen, die op de enquête hebben gereageerd worden verzocht hun waarschijnlijke deelneming om te zetten in een definitieve. Zij hebben in het najaar reeds een stencil ontvangen waarin een voorlopige opzet van de tochten was gemaakt op basis van de enquêtegegevens.

Wij verzoeken U dringend het ingevulde formulier binnen een week op te zenden naar het secretariaat, opdat wij tijdens de vergadering reeds de samenstelling van de groepen weten, zodat een contactpersoon kan worden aangezocht en de deelnemers per groep reeds onderling overleg kunnen plegen. Bovendien is er, door de vele tochten in het voorseizoen niet veel tijd meer beschikbaar.

Allemaal redenen dus om snel te reageren.

Mochten er nog vragen zijn: bel dan het secretariaat 070 - 551263, bij voorkeur tussen 18.30 en 19.30 uur.

BIJ HET AFSCHIED VAN CAS VAN DEN BELD

Met het vertrek uit het bestuur van Cas van den Beld verdwijnt de laatste oprichter van de Doerakclub van achter de bestuurstafel.

Toen op 27 november 1969 de eerste ledenvergadering van de Doerakclub werd gehouden, waarop 21 van de 98 leden aanwezig waren, was door de toenmalige secretaris van den Beld reeds een grote hoeveelheid werk verzet, gezien het feit dat naast het jaarverslag ook het ontwerp van de statuten en het huishoudelijk reglement aan de leden kon worden voorgelegd. De omvangrijke secretariaatswerkzaamheden ten behoeve van de Doerakclub zijn tot 1974 verricht door Cas en Anneke van den Beld. De omvang ervan bleek wel uit het aantal dozen met archiefstukken dat werd overgedragen en ook Anneke mag hierbij wel worden genoemd, want de voortdurende mutaties in de ledenadministratie bleken in haar handschrift te zijn gesteld. Aangezien Cas van den Beld nu het bestuur verlaat is dit het moment om Cas en Anneke namens alle leden hartelijk dank te zeggen voor alle inspanning en zorg die zij vanaf het begin aan de Doerakclub hebben betoond.

SMEEROLIE, WAT IS HET EN WAT DOET HET?

De meesten van ons, zo niet allen zullen wel weten waarom er smeerolie in het carter van de motor aanwezig moet zijn. Dit houdt verband met de belangrijkste taak van de smeerolie namelijk het smeren van de langs elkaar bewegende delen van de motor; d.w.z. zorgen voor een dun filmpje olie tussen de bewegende delen om te voorkomen dat die delen elkaar raken. Maar de smeerolie heeft nog meer taken:

Afvoeren van warmte. Ondanks de smering ontstaat er wrijving in de motor en dus warmte. Ook de onderkant van de zuigers die door het verbrandingsproces in de cylinders heet worden, worden door de olie gekoeld. Vandaar dat sommige grotere motoren een oliekoeler hebben. Bij kleinere motoren zoals de DTN-diesels is de warmteafgifte via het carter aan de lucht voldoende om de olie te koelen, mits er voldoende olie in het carter aanwezig is. Vandaar het belang van een geregelde controle van de hoeveelheid d.m.v. de olie-peilstok. Als er te weinig olie in het carter zit kan ze te heet worden.

Schoonhouden van de motor. Bij het verbrandingsproces in de cylinders ontstaan afvalstoffen die grotendeels de motor via de uitlaat verlaten, maar gedeeltelijk in de motor achterblijven. Deze vuildeeltjes worden door de motorolie afgevoerd en als ze groot genoeg zijn door het oliefilter vastgehouden. De kleinere deeltjes blijven in de olie zweven en door de olie als het ware ingekapseld zodat zij zich niet in de motor kunnen vastzetten. Hierdoor vervuult de smeerolie, wat te zien is doordat de olie donkerder van kleur tot zwart wordt.

Beschermen tegen corrosie (roesten). De olie mag zelf niet agressief zijn ten opzichte van de metalen en materialen die in de motor worden toegepast en mag ook niet agressief worden binnen de verteringstermijn. In tegendeel, de olie moet alle onderdelen beschermen, vooral tijdens stilstand en onze motoren staan meer stil dan dat ze lopen, tegen corrosie door sommige verbrandingsresten die in de motor achterblijven. Smeerolie heeft een zekere dikte of vloeibaarheid of viscositeit.

Er zijn "dikke" en "dunne" oliën. Dit geeft men aan met z.g. SAE-classificatie, bijv. SAE-30. Hoe hoger het getal, hoe groter de viscositeit d.w.z. hoe "dikker" de olie. De SAE-classificatie slaat op de viscositeit als de olie op werkteemperatuur is. (+ 100°C)

De viscositeit is n.l. afhankelijk van de temperatuur van de olie. Bij lage temperatuur is de olie "dikker" en bij hoge temperatuur "dunner". Overigens is een warme olie SAE-50 veel "dunner" dan een koude olie SAE-10. Van belang is ook de z.g. viscositeitsindex. Dit is een indicatie voor de mate waarop de olie bij wisselende temperatuur de juiste viscositeit behoudt.

De motorfabrikant schrijft een bepaalde viscositeit voor de te gebruiken olie voor in verband met een goede smering van de motor. De smeeroliepomp moet namelijk een zekere druk, de oliedruk, kunnen opbouwen om de olie met een bepaalde snelheid door de motor te kunnen transporteren.

Is de olie te dik, bijv. omdat de motor nog koud is, dan is er nog onvoldoende olietransport door de motor ondanks de hoge oliedruk. Is de olie te dun, bijv. omdat de olie te heet is, dan kan de oliedruk te laag zijn voor een goed olietransport door de hele motor.

Single-grade oliën, dit zijn de oliën die maar één getal in de SAE-classificatie hebben, voldoen maar aan één SAE-classificatie en hebben als nadeel dat ze in koude toestand eigenlijk te dik zijn.

Multi-grade oliën voldoen aan tenminste twee SAE-classificaties bijv. een 20W/40 olie voldoet bij lage temperatuur (koude motor) aan SAE-20 en bij hoge temperatuur (warme motor) aan SAE-40.

Uit het bovenstaande blijkt wel dat een goede smeerolie aan veel eisen moet voldoen. Moderne smeeroliën krijgen deze gewenste eigenschappen door het toevoegen van z.g. dopes. Deze dopes worden door de oliemaatschappijen in laboratoria ontwikkeld en aan de basisolie toegevoegd. Helaas is het zo dat deze dopes na een zekere tijd en onder invloed van de vervuiling van de olie hun werkzaamheid verliezen waardoor de olie niet meer aan de gewenste eisen voldoet. Om deze reden heeft de motorfabrikant een olieversingstermijn vastgesteld. Het is dus duidelijk van belang om zich hieraan te houden.

De eigenschappen van de smeerolie die niet vallen onder de SAE-classificatie zijn vastgelegd in de z.g. API-classificatie. Deze classificatie is gebaseerd op twee series: n.l. de S-serie voor die oliën die in de eerste plaats geschikt zijn voor gebruik in benzinemotoren en de C-serie voor oliën die in de eerste plaats geschikt zijn voor gebruik in dieselmotoren. De classificatie wordt gegeven d.m.v. letters n.l. A, B, C, D, en E. A is de laagste classificatie en voor dieselmotoren is D de hoogste. Een olie met API-classificatie CD voldoet dus aan de hoogste eisen gesteld door de fabrikanten van dieselmotoren. Deze eisen hangen samen met de belasting van de motor, het toerental, de bedrijfsomstandigheden waaronder de motor werkt, het zwavelgehalte van de brandstof enz. Voor onze scheepsdiesels die met een matig tot vrij hoog toerental draaien, meer stil staan dan dat ze werken, wat een ongunstige omstandigheid is, zouden we dus de olie met de hoogste classificatie moeten kiezen.

Bovendien zullen we in tijden van olieschaarste misschien genoeg moeten nemen met een brandstof met een hoger zwavelgehalte dan normaal.

SMERING VAN DTN PEUGEOT DIESELMOTOREN.

Waarschijnlijk zullen medeleden die net als ik het onderhoud van hun motot zelf ter hand nemen al gemerkt hebben dat de vertrouwde SAE-30 motorolie die zij sinds jaren gebruiken en in het instructieboekje staat voorgeschreven steeds moeilijker te krijgen is. Dit komt omdat de oliemaatschappijen om aan de nieuwe eisen van de motorfabrikanten te voldoen steeds meer overgaan op het fabriceren van multigrade oliën. Nu zelfs mijn officiële VOLVO-PENTA dealer is overgegaan op multigrade olie heb ik VOLVO PENTA NEDERLAND, waarin DTN nu is opgenomen om advies gevraagd.

Zij bevestigen het gebruik van een olie met een specificatie SAE-30, API CD, doch hebben geen bezwaar tegen het gebruik van een multigrade die aan bovengenoemde specificatie voldoet mits na overleg met de olieleverancier, die op oliegebied meer deskundig is dan de motorfabrikant.

In verband hiermee heb ik een bekende oliemaatschappij aangeschreven en kreeg als advies het gebruik van een singlegrade SAE-30, API CD of een multigrade SAE 20W/40 API CD, waarbij zij de voorkeur geven aan de laatste die de door DTN gestelde eisen ver overtreft. Deze olie is speciaal samengesteld voor het gebruik in dieselmotoren, dit in tegenstelling tot de z.g. "universele" oliën die tevens bedoeld zijn voor gebruik in benzinemotoren hetgeen tot beperkingen leidt gezien de sterk uiteenlopende eisen van de verschillende typen motoren.

Als samenvatting het volgende:

Pleeg overleg met Uw olieleverancier en gebruik bij voorkeur een olie die in de eerste plaats bedoeld is voor gebruik in dieselmotoren, geen z.g. "universele" olie die ook in benzinemotoren gebruikt wordt. Gebruik geen olie uit aanbiedingen van warenhuizen, supermarkten enz. Deze olie wordt buiten de normale kanalen van de oliemaatschappijen om ingevoerd en U hebt geen garantie dat deze olie aan de gestelde eisen voldoet. Controleer geregeld d.w.z. iedere dag vóór U de motor start de oliehoeveelheid in het carter.

Laat na een koude start de motor een paar minuten warm draaien, zodat de olie circulatie goed op gang komt, voor U wegvaart.

Houd U aan de verversingstermijn gesteld in het instructieboekje of vraag advies aan Uw olieleverancier. Vaart U erg weinig, ververs dan tenminste 1 x per half jaar.

Bedenk dat Uw motor U in staat stelt Uw vaarplezier te beleven en dat hij de best mogelijke behandeling ten volle waard is.

H.S.M. Happel

DE HIEUWLIJN

"Hé Schipper", vroeg de kleine jongen. "Wat is een hieuwlijn?"

"Nou dat is een reddingslijn voor zeelui, wanneer ze zeeziek zijn", antwoorde de schipper.

"Maar waar is die bal aan het eind dan voor?"

De schipper verschoof zijn pijp naar de bakboordzijde van zijn andere tand. "Dat is een grapje mijn jongen, alleen maar een grapje."

U kunt het geloven of niet, maar er is een verbijsterend aantal watersporters, dat geen hieuwlijn heeft, er nooit een heeft gebruikt of zelfs maar weet wat het is. Het mag dan waar zijn dat je een dozijn seizoenen kunt varen zonder in een situatie te komen waarin je er een nodig hebt, maar wanneer die dag eenmaal komt kan een hieuwlijn een leven redden en elk behoorlijk jacht voert er dan ook een aan dek, waar hij meteen bij de hand is. Iedere schipper moet weten hoe hij gemaakt wordt en hoe je hem gebruikt.

Een uurtje oefenen op een grasveld is voldoende om de goede techniek van het werpen onder de knie te krijgen.

Bradford's Glossary of Seaterms omschrijft een hieuwlijn als: een dunne, aan het eind verzwaarde lijn, die dient om naar een pier, of naar boven in een sluis, of naar een ander vaartuig te worden geworpen als kabelaring voor een zwaardere lijn of tros.

Naar mijn mening kunnen de meeste schippers hun boot dicht genoeg onder de wal brengen om meteen een landvast aan land te kunnen gooien en wie dat niet kunnen zijn waarschijnlijk onge oefend en kunnen dan een hieuwlijn naar iemand op land werpen.

Maar zelfs geoefende schippers kunnen weleens moeilijkheden hebben met aanleggen b.v. met afgeslagen motor of een krappe aanlegplaats. Een hieuwlijn kan dan uitkomst bieden.

Belangrijker is, wat mij betreft, het nut van de hieuwlijn bij te hulp komen van een vaartuig in nood. Dat gebeurt meestal met slecht weer, een omgeslagen boot of een schip met kapotte motor, die dwars op de golven ligt te slingeren. Je wilt dan een lijn aan boord brengen zonder je eigen boot of die van een ander te beschadigen en bij harde wind en ruw water is dat een taak die veel stuurmanskunst vereist. Bij het naderen wordt de hieuw lijn aan een tros of sleepkabel bevestigd en dan zorgvuldig opgeschoten, de streng wordt los in de linker hand gehouden en met de rechter zwaait U het verzwaarde eind. U komt op aan de loefzijde van het ontredderde vaartuig, zodat U daarvoor een luwte schept en de wind kan meehelpen de lijn recht naar hem over te krijgen. Het lukt het best wanneer U de lijn onderhands zwaait en dan werpt; probeer hem niet als een cowboy boven Uw hoofd te zwaaien wanneer U hem nauwkeurig wilt gooien.

Een goede hieuwlijn voor een schip van matige afmetingen moet ongeveer 25 meter lang zijn. Het moet licht genoeg zijn om gemakkelijk te kunnen worden geworpen, maar toch sterk genoeg om een man door het water te kunnen trekken; 5/16 inch (7 mm) manilla lijn is wat U hebben moet. Ten einde het eind van de lijn een zeker gewicht te geven zodat hij over enige afstand geworpen kan worden is een knoop van aanzienlijke omvang vereist. Sedert onheuglijke tijden wordt hiervoor de werplijn knoop, het z.g. "Keesje" (Monkey Fist) gebruikt en er is nog nooit iemand geweest die met een betere voor de dag wist te komen. Om een keesje te maken legt U de lijn over de vingers van de linker hand (fig. 1) op ca. 105 cm van het eind, terwijl U het staande eind met de linker duim beknijpt. Leg nu drie slagen om de vingers heen, drie slagen haaks op de vorige, zoals in fig. 2 en 3. Als U zover gekomen bent haalt U de knoop van de vingers af en legt nu een derde serie slagen om de tweede serie heen en binnen de eerste serie. Deze laatste bewerking kunt U zien in fig. 4 en er naast ziet U de voltooide knoop, die helemaal strak is aangetrokken.

Nu hebt U dus een knoop gekregen van naastbij een vierkante vorm, hol van binnen en tamelijk klein. Hij is niet zwaar genoeg om over grotere afstanden gegooid te worden, U zult hem dus moeten verzwaren. Dat kunt U door een kleine massieve gummibal (hondenbal), binnen in de knoop aan te brengen. Hoe zwaarder het gewicht, hoe gemakkelijker weliswaar gegooid kan worden, maar voor de man aan de andere kant, die hem in goed vertrouwen opvangt, blijft de vraag ter overweging wat je nog een sportief gewicht kunt noemen. Zorg er dus voor dat hij zwaar genoeg is, maar stel U niet bloot aan beschuldiging van manslag met voorbedachte rade. Wanneer de knoop verzwaard en stevig aangetrokken is, neemt hij een ronde vorm aan, terwijl er een los eind van ca. 50 cm uit moet blijven steken.

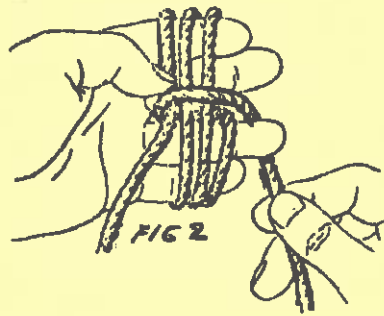
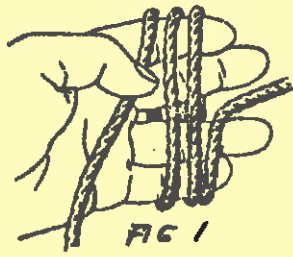
Dit eind wordt parallel gelegd met het staande eind en daarin gesplitst. Dan slaat U een bindsei om de beide einden, vlak onder de knoop en vergeet U niet een genaaide takeling om het andere eind van de lijn te leggen. De complete hieuwlijn met het keesje ziet eruit als in fig. 5.

De werplijn knoop.

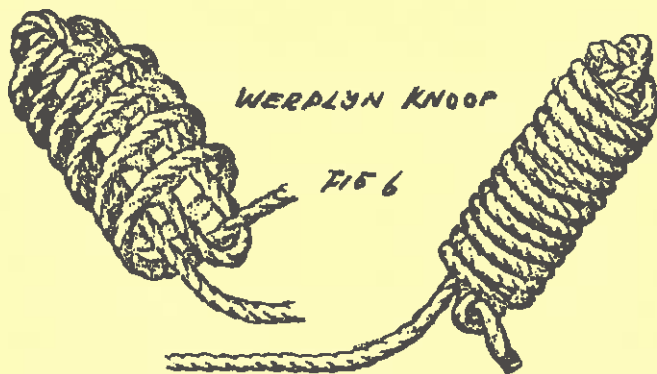
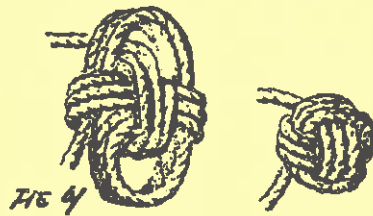
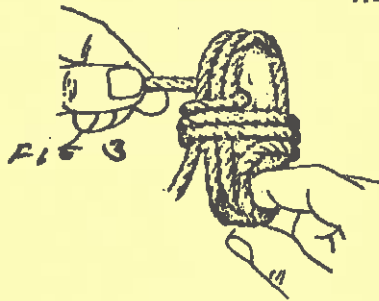
Bij de figuren van het keesje is een tekening van een werplijn knoop.

Hij wordt dikwijls gebruikt op veerboten, aken enz. en is in feite een beetje te flodderig voor gebruik op een jacht, maar ik heb er wel een gebruiksmogelijkheid voor in het achterhoofd waardoor het, meen ik, toch de moeite waard is hem te laten zien. Laten we eens aannemen dat U in noodgeval een lijn over enige afstand moet gooien en dat er geen hieuwlijn bij de hand is. Pak dan de dichtstbijzijnde rol van 3/8 of 1/2 duims touw en leg deze knoop in het uiteinde. Hij kan in minder dan 15 seconden worden gelegd en heeft een omvang en een gewicht genoeg om geworpen te kunnen worden. Maar gebruik hem alleen in noodgevallen, want hij kan niet vergeleken worden met de hieuwlijn.

Voor het maken van een werplijn knoop wordt het eind van het touw omlaag geslagen, zodat een bocht ontstaat. Daarna wordt het door de eerste bocht gevoerd, rond en door de tweede bocht en dan ca. een dozijn maal rondom de beide bochten geslagen. Het eind wordt door de bocht onderaan gevoerd om het te vergrendelen. Het geheel wordt strak aangetrokken door aan het staande eind en het uiteinde te trekken. Het leggen van deze knoop levert nog een extra winstje op. Leg hem in een stuk 3/4 of 1 duims touw en U hebt een werkelijk eerste klasse stootkussen gemaakt.



KEESJE



WERPLYN KNOOP

FIG 6

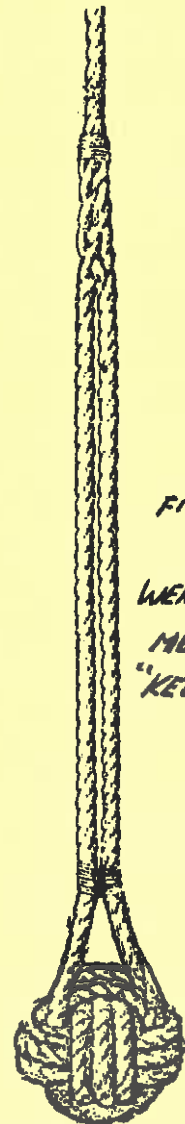


FIG 5

WERPLYN
MET
"KEESJE"

