

FEBRUARI 1980



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. Purmer

G.J. Scholten

Secretariaat:

Giro: 480542

Drs. G. Bakkenes
Scheveningseweg 41
2584 KC 's-Gravenhage
Telefoon: 070 - 551263

t.n.v. Doerakclub
van Boetzelaerlaan 5
2242 SV Wassenaar

In Memoriam

Met grote verslagenheid geeft het bestuur kennis van het plotseling overlijden op 12 februari 1980 van

**Dr. H.R.B. Jonkers
voorzitter van de Doerakclub 1969 - 1977
ere-lid van de Doerakclub 1977 - 1980.**

Vanaf de oprichting van de Doerakclub op 27 november 1969 tot 19 november 1977 heeft het voorzitterschap bij Herman Jonkers berust.

Aan dit voorzitterschap was echter al meer dan een jaar van voorbereidende arbeid voorafgegaan, zodat met recht kan worden gesteld dat hij aan de wieg van de Doerakclub heeft gestaan. Uit erkentelijkheid voor zijn verdiensten ten aanzien van de Doerakclub werd hem in 1977 bij zijn aftreden als voorzitter het erelidmaatschap aangeboden.

De band tussen Herman Jonkers en de Doerakclub heeft dus niet alleen heel lang bestaan, maar is ook altijd heel nauw geweest. Op vrijwel geen enkele vergadering of tocht ontbraken Dine en Herman.

Zijn intense en nooit aflatende belangstelling voor het wel en wee van de Doerakclub en zijn altijd weer boeiende en gloedvolle toespraken zullen allen die hem hebben gekend altijd in gedachten blijven.

Zijn verscheiden laat een grote leegte achter binnen onze vereniging, die zo veel aan hem te danken heeft.

Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn echtgenote en kinderen, die wij veel sterkte toewensen bij het dragen van dit smartelijk verlies.

Moge de gedachte hierbij tot steun zijn dat hij onvergetelijk in de herinnering zal blijven van alle leden van de Doerakclub.

Aan de leden van de Doerakclub.

Het bestuur wenst U een gelukkig en voorspoedig vaarseizoen 1980 toe.

Ook dit jaar is er weer een ruime keuze aan activiteiten in Doerakclubverband. Wij hopen dat het succes daarvan weer even groot zal zijn als in voorgaande jaren. Gezien de naar verhouding bijzonder grote belangstelling van de zijde van de leden voor de clubevenementen menen we wel te mogen spreken namens alle clubleden als wij degenen die zich ook dit jaar weer enthousiast inzetten voor de voorbereidingen van dit alles, van harte dankzeggen voor de vele vrije tijd die zij aan de Doerakclub geven.

ACTIVITEITEN 1980

Zaterdag 29 maart Algemene Ledenvergadering te Maarsbergen

Zaterdag 24 mei Pinkstertochten naar keuze: Weesp
De Kaag
Biesbosch/Maas

Zaterdag 22 november Najaarsvergadering te Maarsbergen.

Zomertochten beginnen op de volgende data:

Medio mei Frankrijk

Ma 16 juni (Alphen) Limburg/België

Ma 16 juni (Meppel) Twentekanalen via Randmeren, reeds geheel volgeboekt.

Ma 23 juni (Weesp) Twentekanalen via Randmeren

Zo 29 juni (Weesp) Twentekanalen via Randmeren

Ma 7 juli (Alphen) Hollandse IJssel/Linge

Ma 14 juli (Alphen) Twentekanalen via Lek

Ma 14 juli (Drimmelen) Limburg/België

Ma 14 juli (Haarlem) Noord-Holland

Ma 21 juli (Weesp) Twentekanalen via Randmeren

LEDENLIJST

Bijgaande ledenlijst voor 1980 is geheel bijgewerkt aan de hand van de laatst bekende gegevens.

Onjuistheden die er toch in mochten staan of wijzigingen die in de loop van het jaar ontstaan (verhuizing, ander telefoonnummer of andere boot) gaarne opgeven aan het secretariaat (070 - 551263).

Het adres van het secretariaat is gewijzigd in:

Scheveningseweg 41, 2584 KC 's-Gravenhage. Het telefoonnummer is onveranderd 070-551263 gebleven.

CONTRIBUTIE

De contributie over 1980 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 uitschrijven van een aanmaning en U het betalen van de f 5,- extra voor administratiekosten, waartoe de ledenvergadering in november 1979 heeft besloten.

Er zij nog eens op gewezen dat het verenigingsjaar van de Doerakclub loopt van 1 januari tot en met 31 december. Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden uiterlijk in de maand november van het lopende jaar voor het volgende verenigingsjaar.

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

ALGEMENE VERGADERING: Zaterdag 29 maart 1980.

Convocatie.

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering, welke zal worden gehouden op zaterdagmiddag 29 maart 1980 te 14.00 uur in Motel Maarsbergen. De zaal is open om 13.30 uur. Het motel ligt aan de snelweg Utrecht - Arnhem. Er is voldoende parkeerruimte aanwezig. 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. Dat is ons voorgaande keren uitstekend bevallen. De prijzen zijn redelijk. U kunt zich voor de maaltijd opgeven bij de rondvraag.

Agenda

1. Opening
2. Notulen
3. Ingekomen stukken
4. Verslag secretaris
5. Verslag penningmeester
6. Verslag kascontrolecommissie
7. Bestuursverkiezing
8. Wisselbeker
9. Tochtenprogramma 1980
10. MARC
11. Rondvraag
12. Sluiting
Pauze
13. Bespreking tochten

Toelichting op de Agenda

Punt 7: Bestuursverkiezing

Statutair bestaat het bestuur uit zeven leden. Het bestuur prijst zich gelukkig als het zevende bestuurslid te kunnen voorstellen: Evert Teunissen, die als een van de organisatoren van de zo zeer geslaagde Lustrum-Pinkstertocht voor vele leden geen onbekende is.

Punt 8: Wisselbeker

De ledenvergadering heeft besloten de Doerakclub Wisselbeker toe te kennen aan de echtgenote van de secretaris: Jopie Bakkenes, wegens de grote verdienste voor de vereniging en als steunpilaar van het secretariaat.

Philip de Lange

Punt 9: Tochtenprogramma 1980

Pinkstertochten

Zaterdag 24 mei 1980 komen de deelnemers aan de Pinkstertochten tegen 16.00 uur bij elkaar op een van de volgende plaatsen: Weesp, de Kaag of de Biesbosch/Maas.

In het clubblad bevindt zich een formulier waarmee U zich als deelnemer aan een van deze tochten kunt opgeven. Het is een uitgezochte gelegenheid om aan het begin van het vaarseizoen weer eens oude kennissen terug te zien en nieuwe kennissen onder de leden van de Doerakclub op te doen.

Voor de leden die nog niet eerder aan een Pinkstertocht hebben deelgenomen volgt hier in het kort de opzet van een dergelijke tocht, zoals deze inmiddels al meer dan tien jaren wordt aangehouden.

Op Zaterdagmiddag tegen vier uur, komt men bijeen op de voor de club gereserveerde aanlegplaats, waarbij na kennismaking en begroeting gezamenlijk een borrel wordt genuttigd, gevolgd door het Pinksterdiner. Hierbij wordt meestal gekozen voor een eenvoudig standaardmenu waarbij voor de kleinere kinderen een speciaal aangepast kindermenu kan worden besteld.

Op Zondagochtend wordt tegen de middag een vaartocht gehouden van een paar uur door de omgeving,

waarbij leden die ter plaatse goed bekend zijn er voor zorgen dat de meest aantrekkelijke plekjes in de route worden opgenomen. Daarna wordt op een geschikt punt aangelegd voor het nuttigen van een glas sherry, dat de deelnemers namens de club wordt aangeboden, terwijl er dan tevens een herinneringsvaantje pleegt te worden uitgereikt. Na afloop van de sherrystop kan men desgewenst weer de terugreis aanvaarden of nog wat blijven napraten.

Waarschijnlijk zult U heel wat clubleden ontmoeten, want het vorige jaar waren er in totaal ongeveer zeventig deelnemers aan de drie Pinkstertochten.

Voor degenen die op de vergadering in november zijn geweest zal het ontbreken van de Nieuwkoopse Plassen als doel van een Pinkstertocht een teleurstelling zijn. Bij nader onderzoek bleek echter de accommodatie aldaar helaas niet toereikend om op verantwoorde wijze een tocht naar die bestemming te organiseren.

Deze moeilijkheid vormt dan ook de reden om terug te grijpen op eerder gehouden bestemmingen. Zo zal in Weesp weer in de jachthaven van de W.V. de Vecht worden bijeengekomen, evenals het vorige jaar, terwijl wij op de Kaag weer bijeen zullen komen in het "Kompas" waar wij ook twee jaar geleden ter gelegenheid van het begin van de Lustrumviering bijeen zijn gekomen. Voor de Biesbosch wordt naar aanleiding van bezwaren ten aanzien van de deelnemers uit oostelijke streken gezocht naar een mogelijkheid de tocht wat meer in stroomopwaartse richting van de Maas te verplaatsen.

Uiteraard zullen degenen die zich tijdig hebben opgegeven voor een van de tochten te zijner tijd nog uitvoerig van het programma op de hoogte worden gesteld.

Teneinde op de ledenvergadering reeds enig inzicht te hebben in de te verwachten opkomst wordt de deelnemers verzocht het ingevulde formulier binnen 7 dagen op te zenden aan het secretariaat.

Zomertochten

De Zomertochten van de Doerakclub blijken van jaar tot jaar meer deelnemers te trekken, het afgelopen jaar hebben zich meer dan vijftig leden ervoor opgegeven. Dit jaar zal het de tiende keer zijn dat de clubleden hun zomervacantie besteden aan het gezamenlijke vaarbedrijf gedurende een aantal dagen. Deze wijze van vakantiebesteding blijkt voor steeds meer leden een ideale combinatie te zijn van sociaal contact en de privacy en beslotenheid van de eigen boot, afgezien nog van de gebieden die men leert kennen en de ervaring die men spelenderwijs opdoet. Wat dit laatste betreft, er zijn leden meegeweest die nog nooit een sluis hadden aangedurfd, doch na afloop van de tocht sluizen met een verval van elf meter zonder problemen bleken te hebben genomen. Voor veien is het ook een geruststellende gedachte dat bij averij aan schip of motor de tochtgenoten altijd voor elkaar klaar staan om hulp te bieden.

Voor de nieuwe leden willen wij 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. Het is overigens altijd mogelijk een tocht slechts gedeeltelijk mede te varen, als dat om de een of andere reden beter uit zou komen. Op het punt van bestemming wordt de groep ontbonden, nadat het traditionele slotdiner is gehouden. Er zijn deelnemers die daarna huiswaarts moeten varen en anderen die nog wat meer tijd in de omgeving van het eindpunt kunnen doorbrengen. Het vaarschema van de terugreis is dan ook niet meer dan een aanwijzing hoe men eventueel de terugreis zou kunnen maken.

Het komt er dus op neer dat de deelnemers, na de gezamenlijke tocht tot de eindbestemming, geheel worden vrijgelaten in hun verdere vaarprogramma. Tijdens de tocht hoort men meestal voldoende mogelijkheden.

Deze tochten worden gemaakt door groepen van ongeveer acht boten. Het is in de praktijk gebleken dat een beperkte groep gemakkelijker door de sluizen komt en bovendien kan voor een dergelijke kleine groep gemakkelijker een overnachtingsplaats worden gevonden, zeker als men tijdig arriveert, dan voor een grotere groep, waarbij men voor de hele reis tevoren ligplaatsen dient te bespreken, met als nadeel dat men dan de hele tocht gebonden zit aan een zeer strak vaarschema. En strakke vaarschema's laten weinig ruimte voor improvisatie tijdens de tocht, bijvoorbeeld als er op het laatste moment ineens een sluis buiten werking wordt gesteld.

Bij de voorbereiding van de tochten wordt gebruik gemaakt van de ervaring van voorgaande tochten en voor zover mogelijk ook van voorgaande groepen. Maar er kan altijd iets onverwachts gebeuren. Gelukkig leeft onder de Doerakclubleden sterk het besef dat twintig gulden contributie per jaar een schijntje is, maar dat er tegenover staat dat je geen "inclusive tour" aangeboden krijgt met een reisleder die de hele dag voor je in de weer is. De zelfwerkzaamheid is dan ook onder de deelnemers doorgaans sterk ontwikkeld geraakt. Overigens heeft iedere groep wel een leider; die wordt door de deelnemers uit hun

midden bij de eerste schippersvergadering benoemd. Naar keuze voor de hele tocht of men laat het leiderschap van dag tot dag rouleren. De leider belegt des avonds de schippersvergadering en aan hem meldt men ook of men de volgende dag eerder of later zal vertrekken dan het uur waarop de groep zal afvaren. Ook hierin wordt bij de Doerakclub een individuele vrijheid van de deelnemers gerespecteerd. In het algemeen verdient tijdig vertrekken en tijdig aankomen de voorkeur, daar dan de jachthavens en andere ligplaatsen nog niet bezet zijn.

Zo gaat het in grote lijnen. Verder moet men afwachten hoe het loopt. Soms ligt men uren voor een sluis te wachten, soms staat hij open. Het wachten langs de kant vormt echter een goede gelegenheid om met elkaar een praatje te maken of iemand een kopje koffie aan te bieden.

De tochtenbeschrijvingen zijn voorzien van zoveel mogelijk recente informatie omtrent geschikte ligplaatsen, winkels e.d. De groepen kunnen zelf in onderling overleg hun vaarplan indelen, door bijvoorbeeld de ene dag een langer stuk te varen en de volgende dag een een halve of hele rustdag in te lassen. Aan het eindpunt moet dan nog een geschikte gelegenheid voor het slotdiner worden gevonden, die zoveel mogelijk aan ieders wensen tegemoet komt.

De tochten zelf.

Allereerst de tocht van Cor Purmer die medio mei naar Frankrijk vaart. Wie mee wil kan contact met hem opnemen. Er wordt rustig gevaren want hij heeft er drie maanden voor uitgetrokken.

Op 16 juni vertrekt een groep uit Alphen aan den Rijn voor de inmiddels wel traditioneel te noemen tocht naar Limburg via de Hollandse IJssel, Merwede, het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart door België naar Maastricht. Terug via de Maas.

Geheel nieuw is de tocht via de Randmeren naar Meppel, althans voor het gedeelte wat daarna komt. Harry Happel heeft een tocht samengesteld die via de Hoogeveense Vaart, Verlengde Hoogeveense Vaart, Stieltjeskanaal, Kanaal Almelo-De Haandrik en Twentekanaal op de IJssel uitkomt; waarbij de volgende plaatsen worden gepasseerd: Meppel, Hoogeveen, Coevorden, Mariënberg, Wierden, Goor, Eefde, Deventer, Zwolle. Vandaar kan men via de Randmeren terugvaren. Deze tocht zal een aantal malen worden gevaren. Van de opgedane ervaringen met deze tocht die op 16 juni begint kunnen de volgende groepen profiteren.

Op 23 juni vertrekt er een groep uit Weesp voor dezelfde tocht: heen en terug via de Randmeren.

Philip de Lange vertrekt op 29 juni uit Weesp ook met bestemming de Twente kanalen, zij het dat bij de door hem georganiseerde tocht de terugreis na Eefde via de IJssel stroomopwaarts is gedacht, gevolgd door de Lek stroomafwaarts, waarbij over het Amsterdam-Rijnkanaal op zaterdagmiddag naar Weesp wordt gevaren, alwaar slotdiner.

Op 7 juli vertrekt er een groep uit Alphen voor een door Jan Scholten georganiseerde rustige vaartocht over de Hollandsche IJssel en de Linge.

Het is natuurlijk ook mogelijk de kanalen in Twente en Drente vanuit het zuiden te benaderen, namelijk via de Lek. Die route is twee jaar geleden genomen toen we na het Lustrumfeest in Wijk bij Duurstede naar het noorden zijn gevaren. Via Hollandsche IJssel, Lek stroomopwaarts en IJssel stroomafwaarts komt men dan bij Eefde op het Twentekanaal. Dezelfde route tot Meppel wordt dan in tegengestelde richting gevaren. Over de Randmeren terug. Uit bestaande routebeschrijvingen is deze tocht eenvoudig samen te stellen. Het tijdstip van vertrek uit Alphen aan den Rijn is 14 juli.

Op 14 juli wordt verder nog aan twee traditionele tochten begonnen, namelijk de bekende tocht van enkele jaren geleden naar het rustige vaargebied Noord-Holland, waarbij weer vertrokken zal worden vanuit Haarlem, terwijl op dezelfde datum door Kees Verburg vanuit Drimmelen naar Limburg wordt gevaren via het Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart door België naar Maastricht. Terug stroomafwaarts over de Maas.

Tenslotte op 21 juli nog een maal Twentekanaalen vanuit Weesp, heen en terug over de Randmeren.

Dit is in principe het aanbod van de mogelijkheden. Van de belangstelling zal het afhangen in hoeverre de tochten overtekend zullen geraken. In dat geval is het van belang, daar de indeling op volgorde van

binnenkomst verloopt, om tijdig het aanmeldingsformulier ingevuld aan het secretariaat op te zenden als U aan een bepaalde tocht en datum de voorkeur geeft. Tijdig is dan wel binnen een week. Op de ledenvergadering kunnen we dan alvast met de voorbespreking gaan beginnen, dat is heel belangrijk voor de deelnemers gebleken. Overigens is er een mogelijkheid om een tweede keus in te vullen, voor het geval een door U gewenste tocht is volgeboekt.

Punt 10: MARC

Hiertoe geven we op de vergadering het woord aan Kees Verburg. Ter inleiding alvast het volgende:

"Met MARC de lucht in".

Nee, Marc is geen nieuw lid of een nieuw type Doerak, maar de afkorting van: "Machtigingsregeling algemene radiocommunicatie".

En tevens het merk van onze PTT voorkomende op mobilfoon apparatuur die goedgekeurd is voor vrij gebruik door iedereen als citizen band (CB) zendende op 27 mhz. Na 3 maart kunt U in het postkantoor een vergunning halen voor f 35,-. Verdere formaliteiten of examens zijn er niet. U mag dan de lucht in.

Vele merken zijn er al op de markt verschenen en variëren in prijs van f 298,- tot f 449,- dus beduidend goedkoper dan een marifoon die altijd nog ± f 2000,- kost.

De verwachting is dat velen deze mobilfoons zullen gaan gebruiken voor onderlinge contacten.

Vandaar dat de "bak" aan strenge keuringseisen heeft moeten voldoen en het zendvermogen maar een 0.5 Watt mag zijn ter voorkoming van storingen van andere apparatuur.

Toch verwacht men daarmee een reikwijdte te kunnen bereiken van 10 à 20 km over land en 15 à 30 km over water.

Ter beschikking staan dan 22 kanalen, zodat heel wat gesprekken gevoerd kunnen worden.

Zeker met de zomertochten kan verbinding belangrijk zijn. Kortom, dit kan een "luisterrijke" hobby worden.

Kees Verburg

Artikel 14

1. De houder mag de inrichting uitsluitend gebruiken voor overdracht van spraak in verstaanbare taal, waarbij behoudens oproepcodes geen gebruik mag worden gemaakt van gecodeerde berichten.
2. De houder mag het zendgedeelte van de inrichting slechts in werking hebben als hij in staat is de inrichting rechtstreeks te bedienen.
3. Onder verboden gebruik van de inrichting is in ieder geval begrepen:
 - a. het uitzenden of doorgeven van oproepprogramma's, muziek- en reclameuitzendingen;
 - b. het doorgeven van berichten van derden tegen vergoeding;
 - c. het uitzenden van valse of bedrieglijke roepnamen, noodseinen of noodoproepen en berichten;
 - d. het gebruik van de inrichting in vliegtuigen;
 - e. het gebruik van de inrichting als (onderdeel van een) relaisstation;
 - f. het onnodig in werking stellen van het zendgedeelte van de inrichting.

Artikel 15

Het is de houder verboden aan te leggen en/of te gebruiken radiofrequent-versterkers, waarmede het zendvermogen van de inrichting kan worden vergroot.

Artikel 16

Op de inrichting mag alleen een verticaal polariserend rondstralende antenne worden aangesloten.

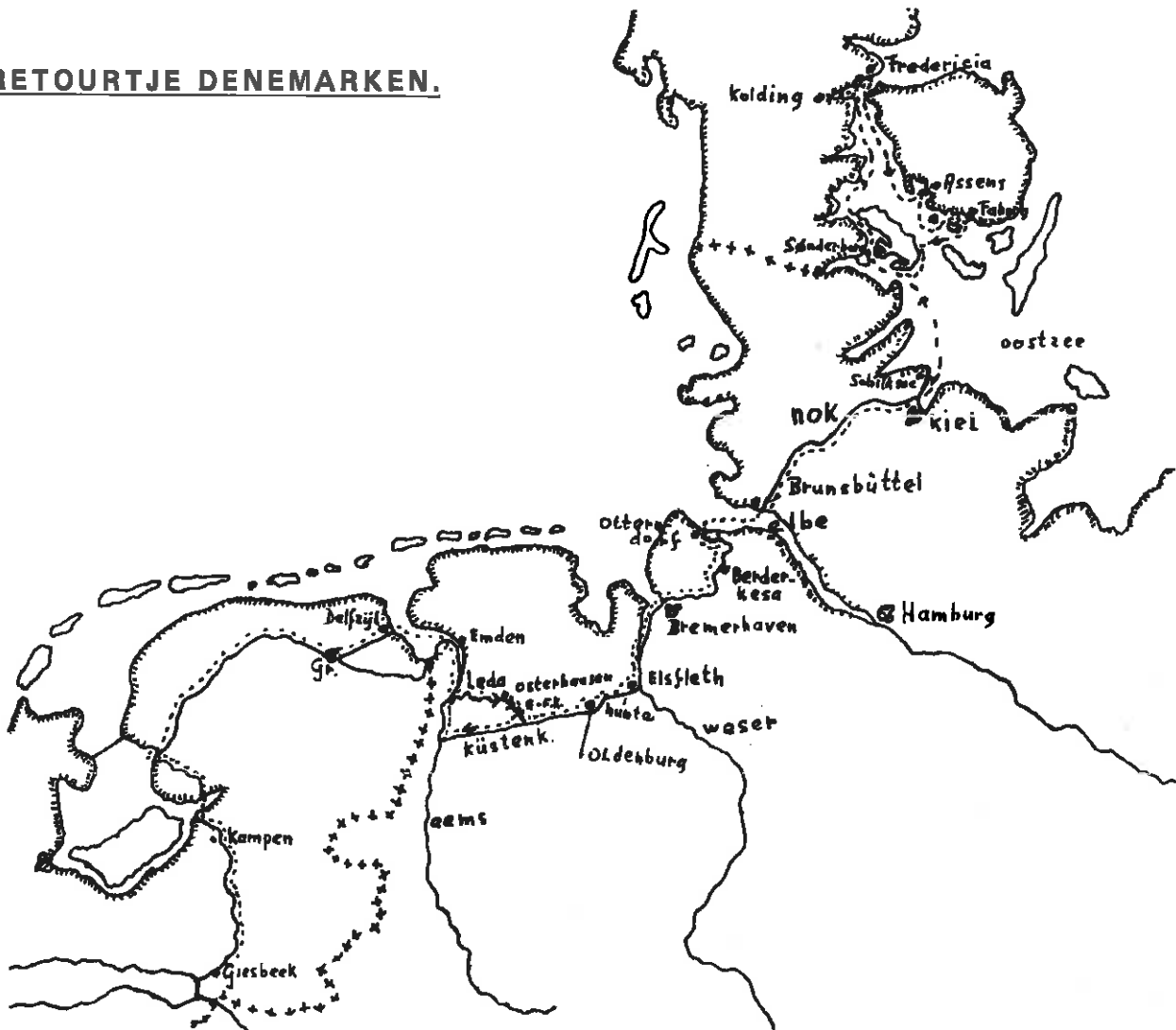
ptt
marc

ptt
marc

Tot zover de agenda van de vergadering.

Hierna nog een bijzonder interessant reisverslag van een tocht met een Doerak 950 naar een wat ongewone bestemming: Denemarken, verleden jaar gemaakt door Henny Vossen.

RETOURTJE DENEMARKEN.



Op vrijdag 29 juni vertrekken wij om 13.30 uur uit de haven van Giesbeek: De EXTERN, een Zwollo 950, bemanning Willem Jansen met gezinsleden en De BUTSKOP, een Doerak 950, bemanning Hans de Bruin en ondergetekende. Het uiteindelijke doel van de reis is Denemarken, maar deze middag komen wij niet verder dan Kampen.

Op zaterdag 30 juni wordt om 11.00 uur richting Lemmer gevaren. Op het Ketelmeer staan voldoende golven om ons te doen besluiten door de Noordoostpolder te gaan. Even voorbij Lemmer op de Grote Brekken ligt een allerplezierigst eilandje om de nacht door te brengen. Aldus geschiedt.

Op zondag 1 juli een korte tocht naar het Bergummer Meer. We kunnen deze dag niet verder want de Schuilenburgerbrug blijft de hele zondag gesloten. Op deze derde vaardag zien we eindelijk een beetje zon. De wind blijft fors, windkracht 8.

Op maandag 2 juli varen wij naar Delfzijl. De sluis bij Gaarkeuken en de Oostersluis bij Groningen geven veel oponthoud. Door het mooi begroeide Eemskanaal komen wij bij de sluis van Delfzijl. We gaan er maar meteen doorheen, klaren uit bij de douane -hetgeen niets voorstelt- en kiezen ligplaats in de buitenhaven. Deze jachthaven van de WSV Neptunus biedt goede overnachtingsmogelijkheid. Tanken kan er ook uitstekend.

Op dinsdag 3 juli kunnen wij pas om 12.00 uur vertrekken. Dit in verband met het tij. Later zouden wij nog lang en veel te maken krijgen met tij-verschillen, want onze tocht ging over de Eems (Leda), Weser (Hunte) en Elbe, die tot ver landinwaarts onder invloed staan van eb en vloed. Met opkomend water varen wij -en met ons nog een stuk of tien Hollanders-naar Duitsland. Het inklaren in Emden mag niet vergeten worden: aanleggen in de jachthaven en lopen naar de douane over de brug. Een Zollbuch voor belastingvrije dieselolie nemen wij ook mee. Als je het inklaren vergeet, kun je ook nog op de eerstvolgende sluis terecht. Daar blijkt, aldus horen wij later, de boot met toebehoren echter grondig te worden geïnspecteerd.

Met stroom mee (18 km/u) varen wij de zeer brede en soms bochtige Eems op. Na de verkeersbrug bij Leer gaan wij BB de Leda op. Doorvaarhoogte 4 m. Deze Leda is zeer kronkelig en een schoolvoorbeeld van meandervorming. In de buitenbochten van deze sloot staat 5 meter water, in de binnenbochten loop je vast. Het is zaak goed de ANWB-aanwijzingen t.a.v. de te volgen route op dit riviertje te lezen, anders vaar je verkeerd. Hetgeen wij prompt deden.

De Postholterophaalbrug passeren wij met nog steeds stroom "in de rug". Dit blijkt bij het aanleggen om de brugwachter te zoeken en het weer weg varen een knappe handicap te zijn. Er is nogal wat voor nodig om te voorkomen dat je dwars in de brugopening komt te zitten. Bij Osterhausen komen wij vervolgens door een sluis in het Elisabeth-Fehn kanaal. Vlak na de sluis meren wij af voor de nacht.

Op woensdag 4 juli varen wij door het Elisabeth-Fehnkanaal. Het is kaarsrecht, zeer smal en knap ondiep. Het drietal sluizen en de elf bruggen worden bediend door een meerrijdende sluis-/brugwachter. Deze dien je dan ook een dag van te voren van je komst te verwittigen.

De sluizen zijn allerliefst. Je kunt er net met twee boten in en onze sluismeester laat het water langzaam binnenlopen.

Haast hebben is er trouwens niet bij. Harder varen dan 6 km per uur mag niet en ook al zijn wij dan de enigste vaarders op dit zwarte water met een fraaie walbegroeiing, die sluisjes en bruggetjes houden wel op.

Het Elisabeth-Fehnkanaal komt uit op het Küstenkanaal. Dat is weer een echt kanaal met scheepvaart en fullspeed gaan wij richting Oldenburg. Deze plaats ligt achter de sluis en lijkt een stad om aan te leggen, maar wij varen door de Hunte op, die al weer onder invloed van het tij staat. Onder het verkeerde bruggedeelte doorvaren levert een boete van 25 DM op. Wij varen tot Elsfleth. Het verval is 3 meter en het laatste stuk hebben wij stroom tegen.

Op donderdag 5 juli is het om 9.30 uur hoog water en verlaten we Elsfleth. Een kwartier later draaien we de Weser op. Dit is een zeer brede rivier -de Waal kan er drie keer in-, maar de drukte valt mee. De bebakening is uitstekend: zeeschepen, rivierschepen en kleine bootjes hebben ieder hun eigen vaargebied, aangegeven met successievelijk rode en groene tonnen, witte tonnen en staken. Om 12.00 uur varen we SB Bremerhaven binnen, de Geeste op. Na de sluis wordt het een typisch "Fries" vaarwater door een mooi agrarisch landschap. De maximum snelheid is 8 km/u. Voor Berderkesa, een plaatsje dat ligt halverwege de afstand tussen de Weser en de Elbe, komen we weer een sluisje tegen. Na tolgeld betaald te hebben gaan beide sluisdeuren tegelijk omhoog: verval is er niet. Berderkesa ligt in een werkelijk schitterende bosrijke omgeving. Je kunt er wandelen over uitgestippelde routes, paardrijden, zwemmen en naar de sauna gaan. Aanlegplaatsen genoeg. Wij varen echter door: we zijn nog ruim 4 uur varen van de Elbe verwijderd. Het water verandert van naam en heet nu Hadelers kanaal. Als we om half zeven bij Otterndorf aan de Elbe arriveren blijkt de sluis niet meer te worden bediend. Voor de sluis is een goede aanlegmogelijkheid en daar meren we af met enige spijt in het hart, dat we niet Berderkesa als overnachtingsplaats gekozen hebben.

Op vrijdag 6 juli kunnen wij pas om 13.00 uur door de sluis. Deze kan alleen bij laag water gebruikt worden omdat hij overkluisd is. Na de sluis gepasseerd te zijn gaan wij BB naar de buitenhaven van Otterndorf. Daar vallen wij droog, d.w.z. zakken wij weg in de modder. Bij opkomend tij kunnen wij door een korte

smalle geul de Elbe bereiken. Dit lukt dan ook om 19.00 uur.

De Elbe is een verhaal apart. Het schijnt een rivier te zijn, maar in de monding waar wij doorheen varen, zie je de overkant niet. Wij hebben stroom en wind mee (windkracht 5), maar moeten wel naar de overkant, en dan komt het zaakje dwars binnenlopen. Bovendien was er erg veel scheepvaart: vrachtschepen die met een kilometer of vijftig je tegemoet varen of oplopen. Er is plaats genoeg, daar niet van, maar toch ... De hekgolven van onze "collega schippers" op de zoekas-telen gevoegd bij de dwarsinkomende golven van genoemde windkracht maken de dwarse oversteek vrij pittig. Op een gegeven ogenblik zien wij van de EXTERN alleen nog de mast, de rest ligt tussen twee golven.

Achteraf bezien kun je beter anders varen. Je moet niet beginnen met oversteken, maar eerst circa 15 kilometer landinwaarts varen aan SB-wal en dan pas oversteken. Het vaarwater is dan een stuk smaller geworden en dat scheelt een kop op een golf. Angst om het NOK (Noord-Oostzeekanaal) voorbij te varen hoef je niet te hebben: er zijn twee dubbele sluisen en het is wat aantal schepen betreft (niet qua tonnage) het drukst bevaren kanaal ter wereld.

Je mag voor de sluisen niet vastleggen, maar je moet heen en weer blijven varen. Niet zo moeilijk, water genoeg, maar je bent niet alleen. Even voorbij de sluis de stroom doodvaren gaat het beste. Voor de sluis gaan varen geeft kans op een forse megafonische scheldkannonade van de loods van een zeeschip of -in dit geval- de kapitein van een zeesleper. Het invaren van de sluis is een belevenis. Als er één wit licht wordt getoond -er staat een hele kerstboom met lichtenmogen de jachtjes naar binnen.

De reeds binnengevaren heroepsvaart heeft het water in grote beroering gebracht, de laatst binnengevaren sleepboten klutsen de zaak nog verder op, terwijl de wind, die recht op dat kanaal staat, ook zijn partij stevig meeblaast. Bij vertoon van het witte licht nu varen alle jachtjes de sluis in. Het is best breed, maar alles tegelijk lukt niet. De verschillende schippers bekijken hun kans; wij trekken ook ten aanval, storten ons tussen vier zeilschepen en nog meer golven door en stuiteren langs een catamaran naar binnen. Het is duidelijk, dat polyester nu in het nadeel is: ijzer is duidelijk stootvaster en kraakt minder. Het vastleggen valt tegen. Wij dansen zo op de golven, dat wij nauwelijks "pak" kunnen krijgen aan een boot die al vast ligt. Eindelijk lukt het. Tegelijk klampen zich zes boten aan ons vast. Als de sluisdeur dicht is, wordt het water rustig.

Ook hier deden wij datgene wat je niet moet doen. Als het zo druk is, sla je een schutting over. Er zijn vier sluisgolven! Je wacht tot je denkt: nu gaat het gemakkelijk en dan pas binnenvaren. Er blijft dan tenminste nog wat verf op de boot zitten.

Na de kanaalrechten betaald te hebben (20 DM) verlaten wij de sluis en varen meteen BB om te overnachten in het haventje van Brunsbüttel. Wij liggen in het NOK.

Op zaterdag 7 juli vertrekken we om 5 uur 's morgens om in een dag het ongeveer 100 km lange NOK te bevaren, want zo erg veel overnachtingsplaatsen zijn er onderweg niet.

Het NOK is prachtig en ongeveer zo breed als de Lek. Er varen veel zeeschepen, maar omdat de maximum snelheid 15 km per uur bedraagt, hebben wij van golfslag absoluut geen last.

Om half een liggen wij voor de sluisen van Kiel te dobberen -aanleggen voor de sluis is er nog steeds niet bij- en om half twee varen wij de Kieler Fjord op. Uit de sluis gaan wij BB naar Schilksee, vijf km verder aan het einde van de Fjord. Het is de nieuwe grote Olympische jachthaven, met een enorme accommodatie: winkels, douche, sauna, restaurant, reisbureau enz. Het achterland stelt evenwel niets voor.

's Avonds zijn wij nog naar de sluis teruggevaren: op de sluis zijn -dure- zee-kaarten van de Oostzee (Denemarken) te koop, terwijl wij ons ook het buitenkansje van tax-free goederen niet willen laten ontgaan. Tanken kan niet in de Olympische haven, maar wel een 100 meter verderop richting Oostzee.

Op zondag 8 juli is uitvaren in verband met de harde wind onmogelijk. Wel blijkt je hier nauwelijks last van eb en vloed te hebben. Het verschil in waterstand

op de Oostzee bedraagt ongeveer 30 cm.

Op maandag 9 juli vertrekken we om 9.00 uur uit Schilksee naar Denemarken. Over de Oostzee gaat het naar Sønderborg. Met windkracht 5 WNW gaat het varen redelijk, ondanks de pittige golfslag. De golven maken het op kompas varen echter niet mogelijk: de naald zwaait helemaal om.

Door het grauwe weer en slechte zicht is het moeilijk uit te maken waar we zitten, want bij het oversteken van een fjord zie je de andere kant niet liggen. Het achterna varen van een wit passagiersschip (veerboot) brengt ons tenslotte om 15.00 uur in Sønderborg.

Op dinsdag 10 juli vertrekken wij om 9.00 uur. Er staat een harde, koude wind, 6 à 7 Beaufort. De Alssund is prachtig. Na de Alssund komt de veel bredere Als-fjord. De daar aanwezige hoeveelheid golven dwong ons terug te keren naar Sønderborg en om 12.00 uur zijn wij weer op onze oude stek terug. Het is trouwens een mooie plaats. Een bezoek aan het kasteel, annex museum, kost maar 2 dkr.

Op woensdag 11 juli neemt de wind op het einde van de morgen wat af, zodat we om 13.00 uur kunnen vertrekken naar Kolding. Windkracht 5, licht bewolkt, af en toe wat zon. Met deze wind gaat het varen op de Oostzee nog net, hoewel het op grote en open stukken een heel geslinger en gestamp is.

Het wordt een van de mooiste tochten die ik ooit met een boot gevaren heb. Via de eilanden Barsø en Aaro komen we in de Kolding Fjord. Om 20.30 uur meren wij af bij de jachthaven (20 dkr).

Op donderdag 12 juli varen wij in anderhalf uur naar Fredericia onder de bruggen door die Jutland met Funen verbinden. De jachthaven ligt ver van de stad. Het winkelcentrum is groot maar rommelig en doet Italiaans aan. Het is de meest noordelijke plaats in Denemarken die wij aandoen.

Op vrijdag 13 juli varen wij naar het eiland Funen. De zon schijnt en het water is rimpelloos; wij varen voor het eerst met de kap omlaag. Na 4½ uur varen meren wij af in de gezellige jachthaven van Assens.

Op zaterdag 14 juli gaan wij van Assens naar Faborg, dat ook op Funen ligt. Zwaar bewolkt, slecht zicht, dwarse wind en dus slingeren. Na vier uur varen kunnen wij Faborg gaan bewonderen. Het is het meest schilderachtige plaatsje dat wij in Denemarken zijn tegengekomen. Anton Pieck zou het ontworpen kunnen hebben.

Op zondag 15 juli willen wij naar Damp varen, gelegen tussen Sønderborg en Kiel. Het oversteken van de Kleine Belt geeft echter wat problemen. De wind loopt op tot 6 Beaufort met uitschieters naar 7. Schuin oversteken is er niet bij. Het stampen en rollen van de boot doet de vaart afnemen: de overkant wil niet dichterbij komen. Na veel gehutsel bereiken wij het eiland Als.

Aan de hoge wal varen gaat prima. Als we echter om Als heen draaien begint het spektakel opnieuw.

Tussen de rollers door kunnen wij Sønderborg zien liggen en daar koersen wij maar op af.

Op maandag 16 juli duurt het tot 16.00 uur voor de wind wil afnemen. Met windkracht 5 à 6 varen we om 16.30 uur richting Kiel. Voor de variatie hebben wij nu de wind achter. Op de golven surfend en erin wegzakkend komen wij om 21.30 uur in Schilksee aan. Denemarken is verlaten, we zitten weer in Duitsland. Douanebeambten zijn wij niet tegengekomen, noch bij het uit- en invaren van Kiel, noch in Denemarken. In het begin hebben wij wel naarstig gezocht naar dit soort figuren, maar later hebben wij het maar voor gezien gehouden.

Op dinsdag 17 juli blijkt de afstand van de nieuwe Olympische jachthaven in Schilksee naar de Olympische haven Düsternbrook bij Kiel ongeveer twee uur varen te betekenen. De Kieler fjord is best een behoorlijk groot water.

Wij liggen nu dicht bij Kiel, een grote plaats (meer dan 100.000 inwoners). Deze dag wordt besteed aan het passagieren in Kiel. Overigens is een tocht van Nederland alleen naar de Kieler fjord ook zeer de moeite waard. Zeilen kun je er uitstekend.

Op woensdag 18 juli vertrekken we om vijf uur voor onze tocht door het NOK. Het halen van de sluiskaart (20 DM) is ook hier goed voor een kilometer loopwerk. Overigens gaat het aanleggen in de sluisen van het NOK erg eenvoudig. Tegen de betonnen sluiswand liggen over de gehele lengte twee brede balken naast elkaar, een soort spoorbalken. Daarop zijn haken bevestigd voor het afmeren en je kunt op deze balken staan en lopen. Bovendien stijgen en dalen ze met het wateroppervlak.

In het NOK komen wij nog een half boven water uitstekende onderzeeër tegen, waarmee we best verwantschap voelen, want het giet gestaag. Om 15.00 uur liggen wij in Brunsbüttel.

Op donderdag 19 juli gaan wij over de Elbe weer terug naar Otterndorf. Wij zorgen ervoor het tij mee te hebben en dat betekent dat de NW-wind van 7 Beaufort tegengesteld waait aan de stroomrichting. En dat geeft golven ... Hoe verder we de monding van de Elbe opvaren des te hoger worden de watermassa's. De helikopter van de reddingsdienst, die boven ons komt vliegen, maakt ze niet kleiner. Gelukkig zijn het lange golven, stampen deed de BUTSKOP niet. Wel is het iedere keer een hele klim om bovenop de waterberg te komen. Naar beneden gaat vlugger, waarbij het ons iedere keer verwondert dat de neus van de BUTSKOP weer boven water komt. Dit is het meest woeste water tot nu toe meegemaakt. Een Doerak blijkt erg veel te kunnen hebben. Wel moet Hans dweilen om het door de kap lopende water wat op te vangen.

Natuurlijk hadden wij met deze wind of niet moeten varen of moeten wachten tot wind en stroom dezelfde richting hadden. Dat laatste scheelt enorm. Weliswaar heb je dan waarschijnlijk stroom tegen, maar dan vaar je alleen wat langzamer. Na de sluis van Otterndorf gaan wij door tot Berderkesa, waar Onkel Heini 5 DM aan liggeld berekent.

Op vrijdag 20 juli varen wij tot Bremerhaven. Daar vallen wij droog. De volgende dag gaat het van Bremerhaven over de Weser, Hunte en het hele Küstenkanaal naar Dörpen.

Op zondag 22 juli gaan de EXTERN en de BUTSKOP na de sluis van Dörpen volgens afspraak uit elkaar. De EXTERN gaat over Münster terug, de BUTSKOP gaat over Delfzijl.

Op deze dag krijgen wij in de monding van de Eems weer knallen van golven. In Emden moeten wij uitklaren en het Zollbuch inleveren. Wij wachten tot het tij keert en varen tegen stroom (en wind) naar Delfzijl. De golfslag is duidelijk minder.

De ingang van de haven van Delfzijl kunnen wij echter niet vinden: de desbetreffende kaart was zoek. Gelukkig kunnen wij met de marifoon via radio Scheveningen de loodsdienst in Delfzijl bereiken. Een loods heeft ons toen binnengepraat en kwam 's avonds ook nog even langs.

Op maandag 23 juli varen wij naar Terhorne, op dinsdag 24 juli over het IJsselmeer naar Giesbeek, alwaar wij 's avonds om half tien een uitzonderlijk mooie en zeer afwisselende tocht beëindigen.

Enkele gegevens:

Aantal vakantiedagen	26 dagen
Aantal vaaruren	174 uur
Gemiddeld aantal vaaruren per dag	6,8 uur
Meeste/minste vaaruren per dag	16/1 uur
Totaal aantal kilometers	1690 km (ca. 67 km per dag)
Aantal km naar de Oostzee (Kiel)	+ 600 km
Brandstofverbruik	- 690 liter



Sluisje in het Elisabeth-Fehnkanaal



Het Küstenkanaal



De sluis bij Kiel



De haven van Faborg



De sluis bij Otterndorf



Copie voor het doerakclubblad.

Een berichtje van een verdwaalde Doerakker.

Als we dit berichtje schrijven, zitten we al bijna 6 weken in de vochtige warmte van Indonesië. Het is nu de natte moessontijd en hoewel hij droger schijnt te zijn als het vorige jaar, kan het toch zo hard regenen, dat grote gedeeltes van Jakarta tijdelijk onder water komen te staan.

Onze 'Ketelbink' heeft nu twee jaar vakantie en wordt goed verzorgd op zijn geboortegrond bij de Eista werf.

Toen we vertrokken, dachten we dat het voorlopig wel afgelopen zou zijn met alles betreffende de watersport. Maar nee hoor, in het hotel waar we voorlopig nog wel zullen zitten, is de organisatie gevestigd van de Nedlloyd Spice Race, een zeilrace van Jakarta naar Rotterdam, in Nederland ongetwijfeld bekend.

We zijn bij dit gebeuren echt een beetje betrokken geraakt, omdat Ans zo nu en dan optreedt als secretaresse van de organisator. Zo kan het dan ook gebeuren dat we hier bekende personen als Dirk Nauta en Gerard Dijkstra tegen het lijf lopen.

Op 12 maart zal het startschot vallen en zullen de 10 deelnemende schepen koers zetten naar Rotterdam. Een deel van de schepen vaart non-stop in een poging het record te breken. De anderen maken onderweg een stop en gaat het alleen om de prestatie zelf.

De waarde van de deelnemende schepen loopt uiteen van fl.130.000 tot maar liefst 1,8 miljoen gulden.

Dit ~~wil~~ is in schrille tegenstelling tot ^{de} Makassar prauwen die hier het vrachtverkeer verzorgen tussen de verschillende eilanden. Dit zijn enorme houten ~~schepen~~ zeilschepen, waarvan het merendeel niet eens een hulpmotor heeft.

Het is onbegrijpelijk hoe die zeelui zonder gebruik van kompassen of andere apparatuur alle zeestromingen en windrichtingen kennen en in hun voordeel gebruiken.

Het is fascinerend te zien hoe zo'n kolossaal schip de haven uitmanoevreert, evenals het bekijken van het laden en lossen van de vracht; alle goederen worden met de hand van- en aan boord gebracht.

Ladingen hout worden bijvoorbeeld per plank versjouwd. Je waant je gewoon in een andere eeuw als je in die haven rondloopt; doch dit is een van de betrouwbaarste middelen van vervoer hier.

Dit was een eerste reactie van het Indonesische waterfront van een paar buitengaatse Doerakkers.

Een volgende keer zal ik proberen wat te schrijven over de (schaarse) watersport die hier bedreven wordt, als ik daar wat beter in thuis ben.

Met vriendelijk groeten, en een beetje van onze zon toegewenst,

Jan en Ans de Visser

Doerak club

GASTEN.

Zondag 22 juli ontvingen wij een "DOERAK" club uit West Nederland. De vloot bestond uit 13 schepen, waarvan er 12 aan de langssteiger afge-meerd werden. Op bijgaande foto is te zien hoe dit met enig passen en meten lukte.

De volgende dag vertrok de club richting België.

Maandag 30 juli waren zij weer bij ons.

Het was hun bij ons zo goed bevallen dat zij pas woensdag 1 augustus verder reisden. De dinsdag werd benut om Maastricht te verkennen.

Onze vereniging werd door deze gasten (en door vele anderen) geprezen om de service aan de gasten en de prachtige ligging en faciliteiten. Zij noemden het een voorbeeld van gastvrijheid aan de watersporters.

P.



