

FEBRUARI 1981



DOERAK

CLUB

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

Ph.G. de Lange  
H.S.M. Happel  
G. Bakkenes  
Mevr. A.A. Jonker  
C. Purmer  
G.J. Scholten  
E.A. Teunissen

voorzitter  
vice-voorzitter  
secretaris  
penningmeester

Secretariaat:

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

Giro: 480542

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

Februari 1981

Aan de leden van de Doerakclub.

Het Bestuur wenst U een gelukkig en voorspoedig 1981 toe, met een vaarseizoen dat in alle opzichten aan Uw verwachtingen zal beantwoorden.

Door de inzet van vele clubleden kunnen wij U ook dit jaar weer een ruime keuze aanbieden van activiteiten in Doerakclubverband. Aan de organisatoren is veel dank verschuldigd voor het vele belangeloze werk dat zij aan de voorbereiding en uitvoering van de tochten besteden. Het Bestuur wil met genoegen die dankbaarheid namens U allen vertolken, maar U kunt het ook persoonlijk doen, namelijk door U voor een of meer van de aangekondigde tochten op te geven. Tot die conclusie zult U uit welbegrepen eigenbelang ook wel gekomen zijn als U het evenementenprogramma van 1981 heeft gelezen, waarin voor elk wat wils wordt geboden.

#### ACTIVITEITEN 1981

Zaterdag **28 maart** Algemene Ledenvergadering te Maarsbergen.

Zaterdag **6 juni** Pinkstertochten naar keuze: De Kaag  
Dordrecht  
Ossenzijl

Zaterdag **21 november** Najaarsvergadering te Maarsbergen.

Zomertochten beginnen op de volgende data:

| op             | van             | naar                           |
|----------------|-----------------|--------------------------------|
| Ma 8 juni      | Biesbosch       | Mark en Dintel                 |
| Ma 15 juni     | Spaarndam       | Introductietocht Noord-Holland |
| Di 23 juni     | Ossenzijl       | Friesland                      |
| Ma 6 juli      | Alphen a/d Rijn | Introductietocht Noord-Holland |
| Ma 13 juli     | Alphen a/d Rijn | Limburg/België                 |
| Ma 20 juli     | Alphen a/d Rijn | Friesland via Lek              |
| Za 22 augustus | Alphen a/d Rijn | Bergsche Maas                  |

#### LEDENLIJST

Bijgaande ledenlijst voor 1981 is geheel bijgewerkt aan de hand van de laatstbekende gegevens. Wilt U eventuele onjuistheden of veranderingen opgeven aan het secretariaat (070-551263).

#### CONTRIBUTIE

De contributie over 1981 bedraagt onveranderd f 20,-. Wilt U dit bedrag voor 1 april 1981 overmaken op gironummer 480542 ten name van: Doerakclub, Van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar. Of beter nog, 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, die dan voor administratiekosten in rekening worden gebracht, overeenkomstig het besluit van de ledenvergadering, genomen op 24 november 1979. Onder aan het aanmeldingsformulier in dit blad bevindt zich een strookje dat U bij de girobescheiden kunt leggen voor het geval dat U tegen het einde van de maand er voor gaat zitten. Er zij nog 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 10,- overmaakt op gironummer 480542 ten name van: Doerakclub, Van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar, ontvangt U omgaand onze Doerakclubwimpel.

## ENKELE DATA

Zomertijd begin 29 maart 1981, einde 27 september 1981

Schoolvakanties : kleuter/basisonderwijs 27 juni - 10 augustus 1981  
voortgezet onderwijs 4 juli - 17 augustus 1981

Bouwwakvakantie : 11 juli t/m 31 juli 1981.

De bouwvak zou dit jaar in principe naar vrije keuze binnen de schoolvakantieperiode met vakantie kunnen gaan, maar in de praktijk zal het er wel op neerkomen dat de meeste bouwvakbedrijven sluiten in de drie weken van zaterdag 11 juli tot en met vrijdag 31 juli.

## GEVONDEN VOORWERPEN

Bij de getekende presentielijst is een balpen blijven liggen. Terug te bevragen bij de secretaris.

ALGEMENE LEDENVERGADERING: Zaterdag 28 maart 1981.

### Convocatie

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering, welke zal worden gehouden op zaterdagmiddag 28 maart 1981 te 14.00 uur in Motel Maarsbergen (03433-341) te Maarsbergen. De zaal is open om 13.30 uur. Het Motel ligt aan de snelweg Utrecht-Arnhem. Er is voldoende parkeergelegenheid 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. U kunt zich voor de maaltijd opgeven tijdens de rondvraag.

Speciaal voor de nieuwe leden nog de volgende orienterende opmerking:

De vereniging waarvan U nu bent lid geworden heeft een wat eigenaardig karakter, in die zin dat het opkomstpercentage bij een ledenvergadering van de Doerakclub om de een of andere reden altijd ver boven het gemiddelde pleegt te liggen van verenigingen die evenals de Doerakclub hun leden over het gehele land verspreid hebben. Om U een indruk te geven: De Doerakclub telt ongeveer 160 leden en de vergaderzaal heeft ruimte voor 120 personen. Het is ons gebleken dat er nog wel tien stoelen bijgezet kunnen worden. Dus als U op deze voorjaarsvergadering komt, kunt U kennismaken met een groot aantal leden van Uw club en tevens hoort U vele praktische wenken over het maken van tochten en natuurlijk over de Doerak.

## AGENDA

1. Opening
2. Notulen
3. Ingekomen stukken
4. Verslag Secretaris
5. Verslag Penningmeester
6. Verslag Kascontrolecommissie
7. Collectieve bootverzekering
8. Tochtenprogramma 1981
9. Rondvraag
10. Sluiting
11. Lezing: de schroefas van de Doerak  
Pauze
12. Bespreking tochten

Toelichting op de Agenda:

**Punt 7 - Bootverzekeringen.**

Het bestuur wil de mogelijkheid onderzoeken voor het afsluiten van een collectieve verzekering. Uiteraard zijn uitgangspunten voor dit onderzoek de service van de maatschappij en de premie die berekend wordt. De verwachting is dat door het collectieve karakter van deze verzekering een niet onaanzienlijk premievoordeel kan worden behaald.

Bij belangstelling verzoeken wij U het strookje van het aanmeldingsformulier dat in dit blad is bijgevoegd, ingevuld aan het secretariaat te zenden vóór de voorjaarsvergadering 1981.

Uw opgave is geheel vrijblijvend; in eerste instantie willen wij alleen weten of er voldoende leden zijn geïnteresseerd in een collectieve verzekering, om op dit onderwerp door te gaan.

**Punt 8 - Tochtenprogramma 1981.**

Allereerst even alle data waarop dit jaar Doerakclubtochten worden gehouden.

|                      |  |
|----------------------|--|
| Zaterdag 6 juni      | Pinkstertochten te De Kaag, Dordrecht of Ossenzijl.              |
| Maandag 8 juni       | Mark en Dintel, 1 week vanuit Oosterhout.                        |
| Maandag 15 juni      | Introductietocht Noord-Holland vanuit Spaarndam, 2 weken.        |
| Dinsdag 23 juni      | Friesland, 1 week, vanuit Ossenzijl.                             |
| Maandag 6 juli       | Introductietocht Noord-Holland, vanuit Alphen a/d Rijn, 2 weken. |
| Maandag 13 juli      | Maastricht, 10 dagen vanuit Alphen a/d Rijn                      |
| Maandag 20 juli      | Friesland via Lek, 10 dagen, vanuit Uithoorn                     |
| Zaterdag 22 augustus | Bergsche Maas, 1 week, vanuit Alphen a/d Rijn.                   |

**Pinkstertochten.**

Zaterdag 6 juni 1981 komen de deelnemers aan de Pinkstertochten tegen 16.00 uur bij elkaar op een van de volgende plaatsen: De Kaag, Dordrecht of Ossenzijl.

In dit 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 elf jaren wordt aangehouden.

Op zaterdagmiddag komt men tegen vier uur bijeen op de voor de club gereserveerde aanlegplaats, waarbij na begroeting en kennismaking gezamenlijk een borrel wordt genuttigd, gevolgd door het Pinksterdiner. Hierbij wordt meestal gekozen voor een eenvoudig standaardmenu, waarbij voor de kleinere opvarenden een speciaal aangepast kindermenu kan worden besteld. Op Zondagochtend wordt tegen de middag een vaartocht van enkele uren gehouden door de meest karakteristieke wateren van het gebied, waarna op een geschikt punt wordt aangelegd voor het nuttigen van een glas sherry of frisdrank, dat de deelnemers namens de club wordt aangeboden. Tevens wordt er dan een herinneringsvaantje van de Pinkstertocht uitgereikt aan de deelnemers. Na afloop van de sherrystop kan men desgewenst de terugreis weer aanvaarden of nog wat blijven napraten.

Waarschijnlijk zult U heel wat clubleden ontmoeten, want aan de drie tochten samen plegen ongeveer 70 boten deel te nemen.

Bij twee Pinkstertochten is welhaast sprake van een traditie. Dat zijn de tochten naar de Kaag en naar Dordrecht. Wegens de grote belangstelling van leden uit de Randstad voor de Kaag en die van de leden uit het Zuiden en vooral ook uit het gebied langs de Maas voor de Biesbosch en omgeving verdienen deze tochten zeer zeker te worden geprolongeerd. Goede wijn behoeft geen krans, zeker niet als het gaat om deze beide "Grands crus classés".

De deelnemers aan De Kaagtocht komen dus weer tegen vier uur bijeen bij de aanlegsteigers van het "Kompas", terwijl de deelnemers voor Dordrecht omstreeks dezelfde tijd verwacht worden in de Jachthaven Westergoot in het Wantij bij Dordrecht. Uiteraard krijgen de deelnemers vooraf nog het volledige programma toegezonden.

Het is de laatste jaren een goed gebruik geworden om enige Pinkstertochten gelijktijdig op verschillende plaatsen te houden, zodat de deelnemers minder ver behoeven te varen. De sindsdien opgetreden stijging van het aantal deelnemers heeft wel aangetoond dat in een behoefte werd voorzien.

Echter tot nu toe bleef het Noorden, waarbij wij denken aan de leden in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel, door de grote vaarafstand tot het Westen praktisch buitengesloten van deelneming aan een Pinkstertocht samen met leden van buiten hun gebied.

Om aan deze toch onbevredigende situatie een einde te maken hebben we in de afgelopen maanden de stemming gepeild onder de leden in het Westen voor deelname aan een Pinkstertocht in Ossenzijl.

Wij kunnen de leden in het "Noorden" mede delen dat tot nu toe de reacties op dit voorstel al overweldigend zijn geweest, zodat de Pinkstertocht naar Ossenzijl zeker doorgaat. Velen hebben het er voor over om dit jaar enige vacantiedagen op te nemen om naar Noord-West-Overijsselse wateren te komen, die overigens juist dan op hun mooist zijn en nog betrekkelijk rustig. Er zijn al verschillende voorlopige vaarschema's uitgewerkt, zowel over de Lek (vertrek 1 juni uit Capelle a/d IJssel) als over de Randmeren (vertrek 4 juni uit Uithoorn), om zonder te forceren tijdig in Ossenzijl aan te komen. Wij willen dan ook vanaf deze plaats alle Doerakclubleden in de provincies: Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel met nadruk opwekken gebruik te maken van deze, ook voor U, bijzondere gelegenheid om kennis te maken met een aantal leden van de Doerakclub. Ook zij zullen Uw deelneming zeer op prijs stellen.

In verband met het bijzondere karakter van deze tocht heeft het bestuur unaniem besloten om voor het eerst in de geschiedenis van de Doerakclub het traditionele assortiment van de sherrystop te Ossenzijl uit te breiden. Het bestuur stelt zich voor de deelnemers aldaar op kosten van de clubkas, naast sherry en frisdrank ditmaal ook Beerenburg aan te bieden.

Tevens nemen de deelnemende bestuursleden (dat zijn er naar verwachting niet minder dan vijf) allen extra Doerakclubwimpels mede, zodat U ter plaatse eventueel een nieuw exemplaar kunt aanschaffen.

### **Zomertochten.**

Zolang de Doerakclub bestaat zijn er zomertochten georganiseerd, waarbij gezamenlijk gedurende ongeveer een week naar een bepaald eindpunt wordt gevaren en vervolgens de gezamenlijke tocht wordt besloten met een diner. Gevaren wordt in groepen van ongeveer acht boten in verband met sluisen en het vinden van ligplaatsen. Daarna is een ieder vrij om de rest van zijn vakantie naar eigen verkiezen door te brengen.

Met deze zomertochten worden verschillende doeleinden van de Doerakclub nagestreefd. Het is de bedoeling dat met de tochten:

1. nieuwe vaargebieden worden bezocht,
2. de vaartechnische kennis en ervaring van de deelnemers wordt vergroot,
3. de deelnemende leden een prettige en gezellige vaarvakantie beleven.

De tochten waren dan ook zodanig opgezet dat men ook met zeer weinig ervaring kan deelnemen, terwijl de vaarsnelheid is aangepast aan die van de kleinste boot.

De grote belangstelling voor de zomertochten heeft wel aangetoond dat zij in een behoefte voorzien. Echter, deze tochten volgen veelal een bepaalde standaard-route, zodat men, na enige malen een bepaalde tocht gevaren te hebben de route kan dromen en wel eens andere plaatsen wil bezoeken. Voor een beginnende deelnemer is het echter nog steeds een tocht boordevol nieuwe indrukken, waarbij veel ervaring wordt opgedaan.

Om nu de ervaren deelnemers langzamerhand eens wat meer mogelijkheden tot variatie te bieden voor wat betreft vaargebied en zwaarte van de tocht, zonder de nuttige instructieve functie in het gedrang te laten komen, die de zomertocht altijd heeft gehad voor de beginnende tochtvaarders, is besloten de tochten te splitsen in een serie introductiezomertochten, speciaal er op gericht de beginnende tochtvaarder vertrouwd te maken met een groot aantal vaartechnische problemen, zodat hij of zij zich naderhand met voldoende ervaring uitgerust kan wagen aan wat zwaardere tochten door hetzelfde gebied en verder.

Dus eerst een introductietocht naar Noord-Holland, dat dit jaar op het programma staat. De volgende jaren komen er introductietochten naar andere gebieden, zoals Limburg en Friesland. Daarna kan men de vaargebieden verder en uitgebreider verkennen door deel te nemen aan de andere serie zomertochten, die dan wat meer kunnen worden aangepast aan de grotere ervaring van de deelnemers. Bij deze tochten kunnen de vaargebieden meer aandacht krijgen dan de vaartechniek, die men dan immers al beheerst.

Overigens, voor wat betreft bovengenoemd punt drie, de gezelligheid, die hebben beide vormen van tochten in gelijke mate te bieden.

### **Introductie-Zomertochten.**

Voor beginnende vaarders. Alleen vereist: kennis van de Almanak voor Watertoerisme, deel I en kunnende aanleggen. Aanbevolen literatuur: Motorbootvaren, theorie en praktijk van Marius Ruytenschildt.

Dit jaar wordt gevaren naar Noord-Holland, U krijgt een groot scala van indrukken en ervaringen aangeboden, sluisen met uiteenlopend verval en een prachtig en afwisselend vaargebied: De Zaanstreek, Noord-Hollands Plassengebied, mooie polders en kleine stadjes.

De eerste tocht begint maandag 15 juni te Spaarndam en wordt gevaren onder leiding van Philip de Lange. Duur: ± 14 dagen. Men blijft in Noord-Holland.

De tweede introductietocht naar Noord-Holland staat onder leiding van Kees Verburg die op zondag 5 juli uit Dordrecht vertrekt en op maandag 6 juli uit Alphen a/d Rijn richting Amsterdam vaart. Als de weersomstandigheden het toelaten zal vanuit Monnickendam worden overgestoken naar de Zuidersluis van de Flevopolder, waarna via de Randmeren wordt teruggevaan naar Weesp. Dan via de Vecht naar Utrecht (donderdag 16 juli), zodat ook de duur van deze tocht ongeveer 14 dagen zal bedragen.

Uiteraard zijn op beide introductietochten de organisatoren, die ook de leiding van de tocht hebben, vrij zwaar belast. Wil men daarom als ervaren tochtdeelnemer het eens een jaartje rustig aandoen, dan kan men desgewenst ook aan een introductietocht deelnemen. Ongetwijfeld zal tijdens de tocht de assistentie van enkele "mentoren" de tochtleiders alleen maar welkom zijn.

### **De "gewone" Zomertochten.**

Naast de introductietochten naar Noord-Holland staan er een aantal zomertochten op het programma. Deze tochten kunnen nu dus wat vrijer van opzet zijn, zodat de deelnemers in onderling overleg naar eigen verkiezing een tocht bijvoorbeeld zodanig kunnen indelen dat men ofwel een bepaald traject wat sneller doorvaart, om verderop wat uitgebreider het vaargebied te verkennen, ofwel dat men nu op het reeds vele malen gevaren traject iedere plaats gaat bezoeken, die men vroeger steeds is voorbijgevaan. Kortom, alles is mogelijk; want de Doerakclub beschikt over de complete verzameling routebeschrijvingen van de ANWB-Afdeling Watertoerisme.

Voor alle tochten wordt aanbevolen: niet meer dan acht deelnemende boten in verband met oponthoud bij sluizen en het vinden van ligplaatsen in jachthavens. Ligplaatsen zijn tot ongeveer 16.00 uur doorgaans in voldoende mate beschikbaar voor kleine groepen. Vandaar die acht boten, maar wel tussen drie en vier uur 's middags in de jachthaven aankomen. Dan is er tevens tijd voor eventuele stadsbezichtiging en boodschappen doen.

Ook dit jaar is er weer een ruime keuze.

#### **Ma 8 juni 1981.**

Er is een rustige mini-toer over de Mark en Dintel te maken, in aansluiting op de Pinkstertocht door de Biesbosch. Ger Bakkenes gaat met enige clubleden gedurende een week dit vaarwater inclusief alle zijkanalen verkennen.

#### **Di 23 juni 1981.**

Een uitgebreide tocht van ongeveer een week door Friesland vanuit Ossenzijl, die wordt georganiseerd door Jan Scholten. Hij laat na de Pinkstertocht te Ossenzijl zijn boot in een jachthaven te Steenwijk overliggen. Dit kan voor andere deelnemers aan de Pinkstertocht wellicht ook een aantrekkelijke oplossing zijn. De vertrektijd is echter zodanig gekozen dat deelnemers uit het Westen en Zuiden des lands eventueel ook gedurende het weekeinde tijdig Ossenzijl kunnen bereiken.

#### **Ma 13 juli 1981.**

Een tocht van ongeveer tien dagen naar Maastricht volgens het jarenlang beproefde recept. Vertrekpunt Alphen a/d Rijn, Hollandse IJssel, Merwedekanaal, Andelsche Maas, Wilhelminakanaal, Zuid-Willemsvaart.

#### **Ma 20 juli 1981.**

Een tocht van ongeveer tien dagen naar Friesland, vertrekpunt Uithoorn, resp. Alphen aan den Rijn. Albert Clobus is voornemens de volgende route te varen: Gouda, Hollandsche IJssel. Lek en IJssel, Blokzijl en daarna Akkrum.

#### **Za 22 augustus 1981.**

Een tocht van ongeveer een week vanuit Alphen a/d Rijn naar de Bergsche Maas en omgeving. Niet veel verder want de dagen beginnen duidelijk korter te worden.

In het clubblad bevindt zich een formulier waarmee U zich voor deelname aan de Pinkster- en Zomertochten kunt opgeven. Graag binnen 14 dagen opsturen dan kunnen wij op de vergadering al een overzicht geven van de deelnemers. Tevens kan dan na de pauze de voorbereidende bespreking van de zomertochten plaatsvinden, waarbij U een voorlopige indruk van het vaarprogramma kan worden gegeven.

#### **Punt 11 - Lezing schroefas.**

De Doerak bezit een zeer unieke schroefasconstructie.

Wij prijzen ons gelukkig dat wij via Jan Leechburch Auwers in contact zijn gekomen met de fabrikant van deze schroeven, de heer Wijers uit Nieuwkuijk, die zich bereid heeft verklaard ons het een en ander te vertellen over onder andere de manier waarop wij het langst plezier van dit nuttige onderdeel kunnen hebben.

#### **HET ONDERHOUD VAN DE LEGUAAN.**

Voor degenen die niet aanwezig konden zijn op de vorige vergadering, toen de heer Breg van de Takelarij de Meermin ons heeft verteld op welke wijze wij het beste onze leguaan kunnen onderhouden, volgt hier een korte samenvatting. Wie nadere informatie wenst kan de heer Breg bellen (02989 - 231), die te allen tijde bereid is de Doerakclubleden van advies te dienen.

Voor een schone en nieuwe leguaan, geknoopt van manilla touw, is een impregneermengsel van gekookte lijnolie en 2% siccatief bijzonder geschikt (verfwinkel). Betreft het een al wat oudere leguaan van manillatouw, die wat is verbleekt, dan kan een behandeling met



carbolineum tevens de kleur weer wat ophalen. Voor leguanen van cocostouw geknoopt is overigens carbolineum in het algemeen beter, daar dit beter wordt opgenomen door de cocosvezels dan de dikkere lijnolie.

De gebruikelijke leguaanopbouw bestaat uit ketting, rotan kern en geknoopt cocostouw. De heer Breg gebruikt een kern van polypropyleen, een omhulsel van pvc-film en geknoopt manillatouw. Tevens vervaardigt de heer Breg voor de Doerak deze leguaan in een wat zwaardere uitvoering (f 850,- incl. btw), daar de standaarduitvoering (f 600,- incl. btw) wat aan de iele kant blijkt te zijn en te veel meegeeft.

Van hetzelfde materiaal worden ook uitermate fraaie stopzakken en stootwillen gemaakt. Langsij kan men beter stootwillen gebruiken dan stopzakken. Stootwillen nemen de trekkrachten bij golfslag e.d. beter op. Hij berekent f 75,- voor een normale stootwil, of f 135,- voor een heel groot exemplaar. Onderhoud: lijnolie met siccatief.

## **REISVERSLAGEN**

Met veel genoegen plaatsen wij hierbij nog enkele bijdragen die we mochten ontvangen ter plaatsing in het clubblad.

Van wat we wel mogen noemen "onze correspondent in Jakarta", Jan de Visser, ontvingen we een vaarverslag uit een voor ons heel onbekend gebied. Overigens hopen zij eind juni met verlof in Nederland terug te zijn.

Het vaarverslag van Cor Purmer heeft ook betrekking op een tocht door een gebied waar we niet gauw eens naar toe gaan. Niettemin bevat het veel nuttige wenken voor degenen die overwegen in de toekomst ook eens die kant uit te gaan, als er wat meer tijd voor is.



**JAN DE VISSER**

Jakarta 24 december 1980

Op deze dag voor de kerst is het Doerakclub blad hier aangekomen. Nou ik denk niet dat dat blad ergens nauwkeuriger gelezen wordt als hier; Jan heeft het al drie keer overgelezen en de verslagen van de afgelopen zomer tochten al OP de waterkaart nagetrokken. Al met al niet bevorderlijk voor het gevoel van heimwee dat je in deze tijd van het jaar toch een beetje overvalt, maar al wel vol plannen voor de komende zomer, want dan moet onze Ketelbink de schade inhalen van bijna twee jaar gedwongen rust op de kant. We komen n.l. op 26 juni a.s. voor bijna twee maanden op verlof, dus we zullen zeker bij de een of andere, zo niet meerdere tochten van de partij zijn. We verheugen ons daar al enorm op, maar projecteren in onze fantasieën wel het weer van hier naar Nederland en dat zou, zoals al jullie van de regen druipende verslagen, wel eens bar tegen kunnen vallen.

Onze aanvankelijk heimelijke wens om hier toch ook te gaan varen, ondanks de hoge kosten, hebben we toch maar opgegeven na een tochtje met de boot van een kennis. Het rustig varen van het ene mooie plekje naar het andere, over altijd weer mooie rivieren, slootjes of kanalen, bestaat hier niet. Een plezier boot wordt hier alleen als vervoermiddel gebruikt om naar een van de talloze eilanden of eilandjes voor de kust van Java te gaan. Het motto is dan ook hoe sneller hoe beter, en het ging snel, dat kan ik U verzekeren in dat bootje van 7 meter lengte met 160 pk aan boord. We waren dan ook binnen een half uur bij het eerste onbewoonde eiland waar nog geen ander schip lag. Daar hebben we heerlijk gezwommen en genoten van de prachtige onderwater wereld van koralen en allerlei gekleurde visjes. Ondertussen werden we wel levend geroosterd, maar dat merkten we toen nog niet. Een week lang daarna hadden we het gevoel dat we bij iedere beweging die we maakten uit ons te nauw geworden vel zouden knappen. Bovendien werden we door het huispersoneel en de mensen op het werk giebelend omgedoopt in "orang merah" (rode mens) in plaats van het gebruikelijke "orang putih" (wit mens).

De kanalen en grachten in de stad Jakarta, die er volop zijn, zijn onbevaarbaar en zelfs als je er zou kunnen varen, zou de lol je wel vergaan vanwege de bepaald onaangename geur die eruit opstijgt.

## TOCHT DOOR FRANKRIJK 1980

Onderstaand wordt een verslag gegeven van een Doerak-tocht van Maarssen via de Belgische Maas en Sambre naar Auxerre, een rondtocht door de Bourgondische kanalen met Lyon als verste punt, en de terugreis over de Aisne, Canal des Ardennes en Maas. Deze tocht werd gemaakt van 11 mei t/m 14 oktober 1980. Door gebrek aan ruimte in ons clubblad moest de beschrijving van deze tocht kort en zakelijk worden gehouden.

Wij vertrokken 19 mei uit Maastricht, 2 Doerakken, de "Knorres" 780 (C. Purmer) en de "Métèque" 850 (R. Bouman), na opvaren uit respectievelijk Maarssen en Vollenhove. Voor het vertrek hadden wij een 27-Mc bak aangeschaft, in Frankrijk verboden en in België met vergunning te gebruiken. Voor de onderlinge communicatie onmisbaar. Het doel was Auxerre en vandaaruit een zwerftocht door de Franse wateren.

Na een rustige tocht over de Maas, waarbij bleek dat sluizen 13 en 12 waren vervangen door een prachtige sluis bij Andennelle, bereikten we de Sambre bij Namen. Wij voeren de Sambre op tot Floreffe. Het laatste uur werd in een flinke onweersbui gevaren, waarbij de ruitwisser van de "Métèque" overboord spoelde. De aanwezige reservewisser was spoedig gemonteerd.

De volgende dag, 21 mei, vertrokken we om 8 uur, met regen, om het vuile deel van de Sambre in één dag af te leggen. Bij de verschillende sluizen werd de watertemperatuur gemeten. Deze bleek 22° tot 24°C te zijn bij een luchttemperatuur van 18° tot 19°C.

Na Charleroi, de splitsing naar Brussel, zijn de sluizen kleiner, waardoor wat vertraging werd ondervonden door de beroepsvaart. Van 12 tot 17 uur goed weer, daarna onweer. De sluizen hadden onvoldoende boiders en er werd snel geschut met alle schuiven direkt open. Wij meerden alleen op onze middenbolder af, dat ging prima. Pas in Thuin vonden we een goede aanlegplaats. Het water was nu iets minder vuil geworden. Wij passeerden veel industrie, interessant voor de liefhebber.

Op 22 mei ging de tocht verder, na water getankt te hebben bij sluis 4 van Lobbes. We bereikten nu de laatste plaats in België, Erquellinnes. Na olie-inname werd om 14 uur de Franse douane zonder problemen gepasseerd. Om 17 uur vonden we in Maubeuge een goede ligplaats.

Tot nu toe was alles rustig verlopen, 30 sluizen en redelijk weer.

Vrijdag 23 mei, met een wolkeloze hemel en 11°C namen we de 8 sluizen naar Landrecies. Na overnachting werd met regenachtig weer de reis voortgezet door het kanaal Sambre à l'Oise naar Tupigny. Wij hadden wat oponthoud door de beroepsvaart en moesten nog een spits passeren. Daarna kregen we 4 automatische sluizen, waarbij de sluiswachter meereed. Eerste pinksterdag moesten we in Tupigny blijven. Dit vierden we met Franse kaas en wijn, nu een vast onderdeel van ons levensmiddelenpakket.

Maandag met mooi weer namen we 20 sluizen, waarvan 10 automatisch. Wij passeerden nog 2 spitsen en bereikten om 17.15 uur de brug van La Fère, waar werd overnacht. Een lange dag van 6.45 tot 17.15 uur. Op 27 mei namen wij het Canal de St. Quentin tot Chauny om, via het Canal latéral à l'Oise Compiègne te bereiken en in de jachthaven af te meren om 14.45 uur. Hier bleven we een dag, bekeken het Paleis, deden boodschappen en gingen uit eten. Naast de haven is een bad- en zweminrichting, die echter alleen het week-end open is.

Vanaf Compiègne vertrokken we op 29 mei met regen en een drukke beroepsvaart. Door de grote sluizen in de Oise gaf dit geen problemen. Om 10.35 uur ontmoetten we de Doerak "inshore" van de fam. Toonstra, die terugkwam uit Parijs. Om 16 uur deden we boodschappen in Beaumont. Op aanraden van een Franse pleziervaarder voeren we door naar de oude sluis van Isle Adam. Deze bereikten we in een felle onweersbui en slecht zicht. Door de ernaast gelege schepen stond er een sterke zijstroom. Hier overnachtten we. Vrijdag vertrokken we met stralend weer en drukke scheepvaart om bij Conflans-St. Honorine de Seine te bereiken. Met nu stroom tegen kwamen we om 16.30 uur door de sluis van Bougival. Zeer druk. Na de sluis brachten we de nacht door. Een redelijke ligplaats, hoewel we de volgende morgen geheel ingesloten waren door de beroepsvaart, die de sluis door moest. Om 7 uur konden we ons bevrijden en onder een dik wolkendek voeren we Parijs binnen. Slechts de helft van de Eiffeltoren was zichtbaar.

We meerden af bij de T.C.F. aan de Place de la Concorde. Deze ligplaats is zeer slecht door de hoge golven van de langskomende zeer grote en snelle rondvaartboten. Met warm weer in Parijs rondgezworven en waterkaarten gekocht. Op 3 juni vervolgden we de reis tussen veel zand- en grind-duweenheden over de mooie Seine tot Juvisy s. Orge. De volgende dag via Melun, waar we olie tankten, naar Bois le Roi om te overnachten. De scheepvaart was iets rustiger. Langs de rivier prachtige buitenhuizen. Zeer warm weer. Bois le Roi verlieten we op 5 juni, passeerden St. Mammes, met zeer veel afgemeerde en opgelegde schepen, om bij Montereau de Yonne op te varen.

Na sluis 17 van Cannes werd een ligplaats gevonden bij de camping van de T.C.F. De sluis van Cannes heeft schuine wanden, een beetje lastig. Dit soort sluis zouden we nog veel ontmoeten.

Op onze tocht naar Sens, op vrijdag 6 juni, zagen we veel zandgaten. Bij Renard wil men in zo'n gat een jachthaven aanleggen. De Yonne is bochtig met eilanden en ondiepten, schilderachtig maar uitkijken. Bij sommige stadjes zijn primitieve aanlegmogelijkheden. In Sens is een goede kade om aan te leggen. De volgende morgen vertrok de "Métèque" alleen, daar zij op zondag een afspraak hadden in Auxerre; wij wilden nog graag Sens en Joigny bekijken. Zaterdag Sens bekeken, een aardig stadje. Zondag bleek in de motorruimte een flinke hoeveelheid dieselolie te staan. De koppeling van de brandstofslang op het handpompje bleek te zijn losgetrild. Het aandraaien kostte veel moeite, daar de moer bijna onbereikbaar was. Maar het is gelukt. De volgende morgen stond aan de overkant een wasvrouw was te boenen op een optrekbare beun. Dit ziet men bijna niet meer.

Maandag naar Joigny met aan stuurboord bij een park een prima aanlegplaats. Na het bekijken van de stad werd dinsdag doorgevaren en om 18.30 uur werd Auxerre bereikt. Wij werden hier door de havenmeester Paul v.d. Mye enthousiast, met een koud biertje, begroet. Er was een mooi plekje voor ons gereserveerd. Men ligt hier midden in de stad, maar buiten het lawaai. Aan de overkant ziet men de kathedraal, die op zaterdag zijn verlicht. De haven is goed ingericht met o.a. een wasmachine en met douches. Ook zijn Franse butagas-flessen van 13 kg verkrijgbaar. Er worden Doerakken verhuurd in diverse typen. In het seizoen komt men boten te kort. Het is een aan te bevelen verblijfplaats en uitgangspunt, ook door de aanwezige ruime parkeergelegenheid.

Op onze 712 km lange tocht van Maastricht tot Auxerre passeerden we 120 sluizen in 17 vaardagen en 6 rustdagen. Vanuit Auxerre heeft de "Knorres" de tocht alleen voortgezet.



## JAN DE VISSER

- 2 -

We houden ons dus maar bij onze dromen over de Ketelbink, waarvan een ingelijste pentekening aan de muur hangt en natuurlijk hebben we hier vele foto's van de diverse doerak evenementen en niet te vergeten het Logboek, met daarin alle wederwaardigheden, verslagen van tochten en ontmoetingen, de angst voor de eerste sluis (Lith) en het gemak waarmee de 100ste sluis 'namen'.

Al met al erg fijne herinneringen, niet alleen met ons Doerakje, dat ons nog nooit in de steek heeft gelaten, maar ook alle leuke ontmoetingen met fijne Doerakkers. We hopen van de zomer vele van dergelijke leuke ervaringen aan ons logboek toe te kunnen voegen.

Rest ons nog U allen het allerbeste toe te wensen en besluit ik deze brief met een welgemeend: Tot Ziens !!

Ans en Jan de Visser

We volgden het Canal du Nivernais. Het stijgende deel is een gekanaliseerde Yonne, terwijl het dalende deel naar Decize, langs de Aron loopt. De zeer vele kleine sluizen, deels 38,5 x 5,20 meter, deels 30,15 x 5,15 meter worden meestal door 1 persoon bediend. Helpen is dus nodig. Het verval is 1,5 tot 3 meter. De deuren lekken flink, terwijl men ook wel een schuif deels openlaat. Het water stroomt vaak over de deur, zodat het binnenvaren soms problemen geeft bij het niet snel genoeg vastmaken. Het aantal sluisbolders is beperkt. Langs de Yonne liggen aardige plaatsjes, b.v. Vincelotte met een goed restaurant en Vincelles met een zigeunerkamp tijdens de druivenpluk. Bij Rochers du Saussois zag men bergsporters in actie. Nabij Coulange was onze eerste ophaalbrug met zelfbediening. In Clamecy troffen we een goede ligplaats aan met uitstekend sanitair, w.o. douches. Ook een telefoon en een ruime parkeerplaats, uitsluitend voor de pleziervaart. Alles gratis. Clamecy is een verblijfsdag waard. Na Clamecy hadden we nog 5 bruggen te bedienen om daarna in Monceau le Comte te overnachten. De volgende dag, na brood halen op de onmisbare vouwfiets, kwamen we tot Sardy, het begin van een reeks van 13 sluizen. De sluizen moet men hier eerder als vermaak dan als hinderpaal zien. Zo reageren ook de bemanningen van de talrijke huurboten. De 16 sluizen gaan over 3200 meter met een stijging van 41 meter. We moesten door de tunnels van La Collancelle, Mouas en Les Brevilles van resp. 758, 268 en 212 meter. Na wachten op het groene licht bereikten we de Etang de Baye. Een mooi meer maar verboden voor de motorvaart. We bleven hier een dag over en vermaakten ons met fietsen, vissen en eten bij Café de la Marine. Aan te bevelen. Het afgelegde traject was schilderachtig o.a. door de ophaalbruggen, tweeling- en drielingssluizen met stuwen en een mooie plantenwereld.

Zaterdag begonnen we aan het dalende stuk langs de Aron. We kwamen tot Chatillon en Bazois, een leuk stadje met kasteel. De brug en sluis waren versierd met bloemen en planten. Dit beeld treft men vaak aan afhankelijk van de sluiswachter. Zondag bereikten we de camping en haven van Pannegot, we bleven daar tot woensdag, omdat op 14 juli de sluizen niet worden bediend. We ontmoetten nog een Franse Doerak, de "Caroline".

Na water tanken kwamen we met droog, zonnig weer op woensdag in Decize. Een prachtige aanlegplaats met water en stroom. We lagen aan een knooppunt van het Canal du Nivernais, de Loire en de Aron. Decize is een aangename stad, mooi langs de Loire gelegen. Vrijdag, na een stukje Loire, kwamen we in het Canal latéral à la Loire. Langs de oever veel bloemen, o.a. vingerhoedskruid. Ook zagen we een geitenhoeder, die druk bezig was zijn geiten te verzorgen.

Zaterdag passeerden we bij Digoin een aquaduct om daarna aan het Canal du Centre te beginnen. Een bochtig en ondiep kanaal met slechte oevers. Men vaart door een beboste omgeving met korte boezems tussen de sluizen. We bereikten met zeer heet weer Paray le Monial met zijn beroemde Basilique. Langs het kanaal was de jeugd bezig rivierkreeftjes te vangen met kleine netjes, waarin wat voer was gelegd. Dit valt hier ook onder de visvergunning. Na bezichtiging van de stad en boodschappen doen, werd olie getankt en vanwege de slechte ligplaats, door sluis 23 gevaren en daarna in de rimboe overnacht.

Zondag namen we 18 sluizen. Na brood te hebben gehaald in Palinges kwamen we door de industriestad Montceau les Mines. Hier is een grote ophaalbrug compleet met lichten en brugwachter. Na onze toeter werd de brug vlot bediend. De twee laatste sluizen waren automatisch met vrouwelijke begeleiding in de stromende regen. Na de sluis werd overnacht. De verdienste van dit kanaal is, dat men een groot industriegebied doorvaart zonder dat men ook maar iets hiervan ziet.

De volgende dag zetten we de tocht voort met een serie automatische sluizen, deels met begeleiding, deels zelfbediening. Bij Montchanin bereikten we het hoogste punt, 301 meter. De sluizen met een verval van 5 meter hebben drijvende bolders. Bij sluis 20 kon een groot jacht, dat ons 's avonds was gepasseerd, niet onder de brug door. Bij Remigny, een aardig dorp, brachten we de nacht door.

Na Remigny kregen we nog Chagny, een vrij grote plaats. We waren nu wel in een sterk toeristische omgeving. Na nog 11 sluizen, waarvan 8 automatisch, bereikten we de laatste sluis van het Canal du Centre. Het verval was 10,76 meter, de sluiswand was voorzien van een dikke vetlaag, terwijl het water met een flinke laag olie was bedekt, afkomstig van de onzichtbare industrie. Na de sluis volgde nog een mooi stuk breed kanaal uitkomende in de brede Saône. Dit was een hele verademing na het toch wel smalle kanaal. Door Chalon bereikten we het Ile Saint-Laurent, een oud stadsgedeelte van Chalon waar in de Bras de la Genise de jachthaven is gelegen. Een nieuwe haven met goede voorzieningen. We besloten hier een dag te blijven om wat bij te komen. Het was inmiddels vrij heet weer geworden.

Donderdag 24 juli, werd de reis voortgezet naar Lyon. De Saône is een prachtige rivier, ideaal voor Doerakken. De rivier is breed met veel eilanden, strandjes, waterplanten zoals waterlelie en plomp en ook zijn er veel zwanen te zien. Na 60 km en 1 sluis kwamen we in Macon. Een goede jachthaven, maar met slecht sanitair. In de nabijheid een Mamoethsupermarkt. We bleven een dag in deze stad, waarbij onze vouwfietsen weer goed van pas kwamen. In de haven kregen we een beschrijving van de stad met o.a. een goed adres om wijn te kopen.

De volgende dag kwamen we in Trevoux, een aardig, oud stadje. De ligplaatsen langs de kade waren alle door de beroepsvaart bezet, daarom meerden we af aan de steiger van Mazuir, een particuliere haven met geen enkele voorziening. Ons butagas was hier op. Een clublid nam mij met de auto mee om in de nabijheid de Franse gasfles om te ruilen. Hij liet me tevens nog even de stad zien.

Zondag bereikten we om 12 uur Lyon. We vonden een ligplaats bij de oude jachthaven, een vuile wal midden in Lyon. De markt was hier in volle gang. We bleven enige dagen in deze interessante stad. Er zijn veel leuke terrasjes waar men rustig een biertje kan drinken. De temperatuur was overdag tegen de 40°C. Lyon is echt de moeite waard. Woensdag aanvaardden we de terugreis om vrijdag weer in Chalon aan te komen.

Zaterdag bereikten we Seurre, na 60 km over de mooie Saône te hebben afgelegd. Hoewel daar een goede ligplaats is, voeren we toch door de sluis en het verbindingskanaal, omdat het daar door de speedboten en waterskiërs zeer onrustig was. Bij kilometerbord K 208 meerden we af aan een niet al te beste wal. Met autobanden en de loopplank werd de zaak opgelost. Hier bleven we gedurende de zondag. Het was nog steeds heet weer. De brede rivier was met zonsopgang net een sprookje. Langs de oever werd veel gevist, ook door veel vrouwen, zoals in geheel Frankrijk. Sluizen zijn hier geen probleem, in de Saône zijn er weinig en dan nog vrij groot met een vlotte bediening, dus nauwelijks oponthoud door de beroepsvaart. Voor de pleziervaart is dit een ideale rivier, het enige probleem is een goede overnachtingsplaats te vinden.

Met nog steeds heet weer werd verder gevaren naar St. Jean de Losne, daar namen we het Canal de Bourgogne om na 22 sluizen Dijon te bereiken. De jachthaven is mooi gelegen met busverbinding naar de stad, hoewel het, vanwege de kleine afstand, best te lopen is. De haven is nog in aanbouw, op de steigers was alleen wateraansluiting, de gebruikelijke gebouwen moesten nog worden geplaatst: Dijon is, zoals bekend, een stad met veel bezienswaardigheden. Daar er op woensdag geen sluisbediening is voor de pleziervaart, bleven we tot donderdag. We kregen toen 23 sluizen over 26 km en overnachtten nabij Gissy s. Ouche. In het snelstromende, koude water van de Ouche namen we een bad. 's Nachts een flink onweer.

Vrijdag passeerden we sluis 12 met een mooi gezicht op Chateauneuf. We overnachtten in Vandenesse en Auxois.

Het landschap is hier wijder met mooie vergezichten, totaal anders dan de vorige kanalen.

Zaterdag kwamen we bij de tunnel van Pouilly, waar we onze beurt moesten afwachten. De voor de tunnel gelegen sluis 2 was zelfbediening. Een experiment. Men krijgt een sleutel met gebruiksaanwijzing. Na het binnenvaren vergrendelt men met de sleutel de deur. Daarbij komt een andere sleutel vrij, evenals bij elke volgende handeling. Men sluit nu de schuiven in de deuren, daarna opent men met de nieuwe sleutel de schuiven van de andere deuren. Als de waterstand gelijk is, opent men de deuren en de boot kan er uitvaren. Nu moet men de handelingen in omgekeerde volgorde herhalen om tenslotte de oorspronkelijke sleutel aan de sluiswachter te overhandigen. Een leuk werkje, maar niet bij die temperatuur.

Na de tunnel, 3333 meter, meerden we af in Pouilly en Auxois. Hier water en stroom, een redelijke ligplaats.

Met "dalende" sluizen kwamen we zondag in Beurizot om de volgende dag 33 sluizen over 23 km te nemen.

Dinsdag 12 augustus bereikten we het aardige stadje Montbard met een haventje en douches. We bleven hier een dag.

Donderdag hadden we een traject met veel waterplanten over de gehele breedte van het kanaal. Er moest dus vaak in de inspectiekoker worden gedoken. Vrijdag ging de tocht verder en we moesten enige sluizen zelf bedienen door afwezigheid van de sluiswachter. Dit was geen probleem meer voor ons na al die honderden sluizen. We waren nu in Tanlay. Na hier het merkwaardige kasteel met park te hebben bekeken, bereikten we zaterdag Tonnerre. We lagen aan een prachtige wal, voorzien van waterkraan, onder de lindebomen, heerlijk in de schaduw. Het was nog steeds warm weer. Tonnerre is een gezellige drukke stad. Er was een of ander feest met straatmarkt.

Op maandag arriveerden we in Briennon met een goede aanlegplaats voor de Suma supermarkt. Dinsdag 19 augustus verlieten we Briennon en om 12 uur passeerden we de sluis van Laroche Migennes, waardoor we weer in de Yonne kwamen. We hadden nu het Canal de Bourgogne verlaten, een mooi kanaal met aardige aanliggende plaatsen en mooie vergezichten.

Het nu volgende traject, n.l. Auxerre-Compiègne, is reeds op de heenreis beschreven. Na Compiègne volgden we een andere route, die hierna wordt beschreven. Alvorens Compiègne te bereiken, hadden we een leuk intermezzo bij de sluis van Verberie. Toen we als laatste deze zeer drukke sluis wilden verlaten, ging de deur voor onze neus dicht, terwijl het water reeds zakte. Na op een holletje naar de sluiswachter te zijn gegaan, riep de wel wat geschrokken man dat hij ons niet had gezien tussen het geweld van de vrachtschepen.

Vanuit Compiègne volgden we de route over de Aisne. Deze rivier heeft enige ondiepe stukken en men moet bij sommige bochten de bakboordzijde houden. Vrijdag 12 september kwamen we in Soissons. Deze stad heeft een aparte wal voor de pleziervaart. We bleven hier een dag. Een drukke stad.

Zondag 14 september verlieten we Soissons en kwamen om 12 uur in het Canal latéral à l'Aisne. Na een zestal sluizen overnachtten we bij een loswal van een silo in Neufchatel. Een kleine plaats met een goed restaurant. Op maandag bereikten we het Canal des Ardennes bij Vieux les Asfeld. Wij voeren achter enige beroepsschepen, passeren had geen zin, zodat we maar langzaam opschoten. Om 18.40 uur bereikten we de automatische sluizen en daar kregen we een in het Nederlands gestelde gebruiksaanwijzing. Na 2 sluizen gingen de lichten uit, het was 19.30 uur, men stopte. Volgens de aanwijzing moesten we 's morgens om 6.30 uur vertrekken. De beroepsvaart begon ook op die tijd te varen. Het was donker, koud en mistig, zodat we niet veel zin hadden. De sluiswachter kwam om 7.30 uur een praatje maken. Toen hij hoorde dat we stand-by waren, liet hij ons aan de reeks sluizen beginnen. Na 2 sluizen hadden we de beroepsvaart al ingehaald. Hoewel langzaam, verliep alles voortreffelijk, zodat we om 12.30 uur de 25 sluizen gepasseerd waren. Daarna daalden we tot aan de Maas, deze voeren we op om 19 uur. We wilden hier overnachten, maar zonder het te merken zaten we al in de radar van sluis 40 en dat ding deed braaf zijn plicht. We lagen toen voor de brug van Nouvion s. Meuse, waar we een ligplaats bij een afgedankt zwembad vonden. Het was een zware dag geweest, 32 sluizen over 41 km in 12 uur. De volgende dag bereikten we Monthermé. Een goede ligplaats en een leuke stad, vooral om uitstapjes te maken. Het is in de zomer een geliefde verblijfplaats voor Nederlandse jachten.

Vrijdag kwamen we in het voor ons reeds bekende Fumay. Hier bleven we enige dagen om mijn verjaardag te vieren. Dit lukte mede doordat op het laatste ogenblik vrienden uit Maarssen voor onze neus stonden.

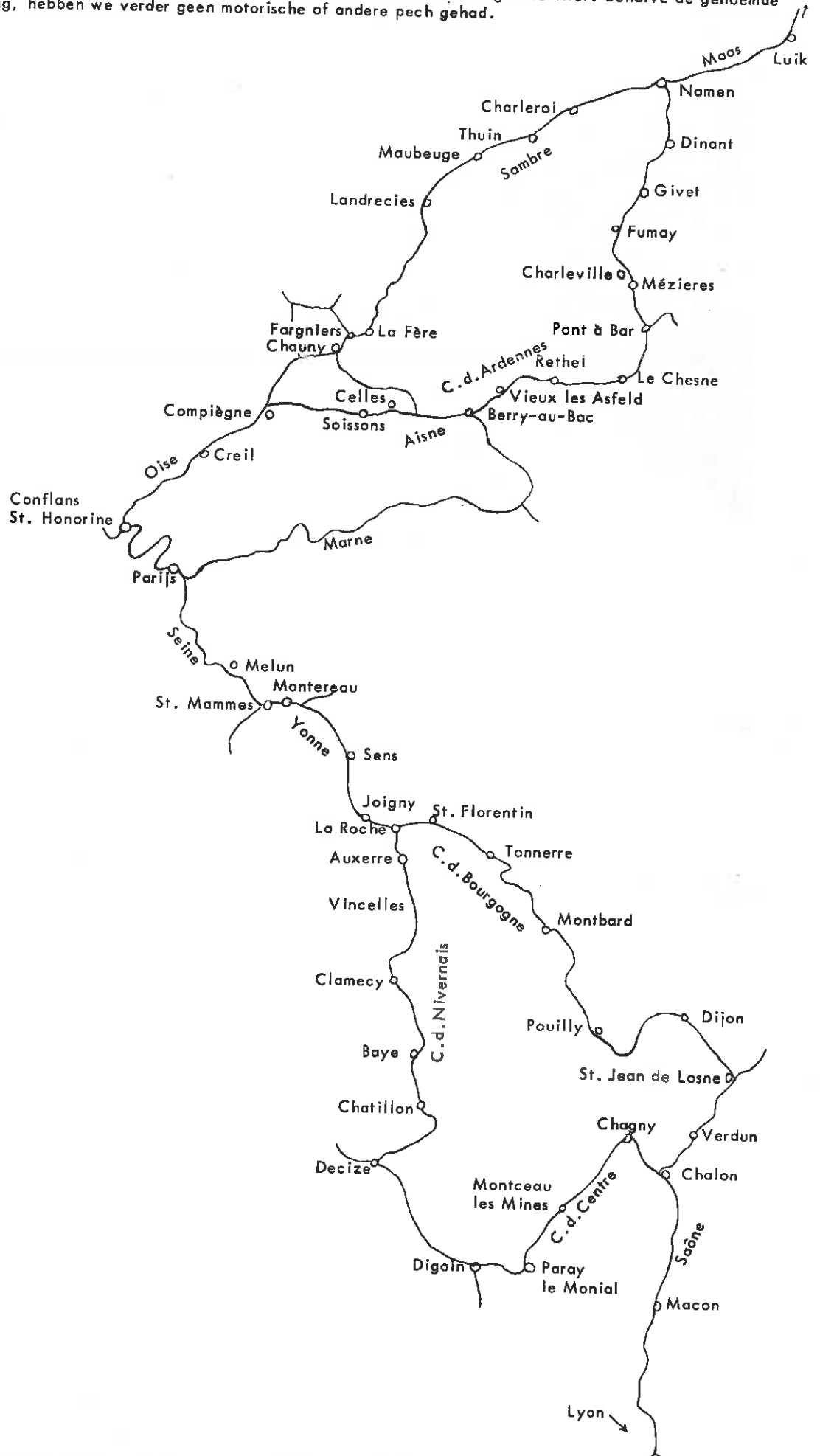
Op maandag werd de laatste Franse sluis in Givet bereikt, deze was echter gesloten. De Belgen waren bezig alle sluizen en stuwen te repareren. Dit zou duren tot 5 oktober. Het werd echter 8 oktober. Givet bleek gelukkig een aardige plaats te zijn met een goede ligplaats. Het wachtende gezelschap was spoedig uitgebreid tot 4 jachten en 25 vrachtschepen. Ook kwam onze zoon, met vrouw en kind, ons opzoeken, zodat de tijd nog aangenaam werd doorgekomen. Op 8 oktober vertrok de hele horde om na olie getankt te hebben 's avonds Dinant te bereiken. Na in Hoei te hebben overnacht, bereikten we 11 oktober Maastricht en kwamen we via Tiel op 14 oktober in Maarssen terug.

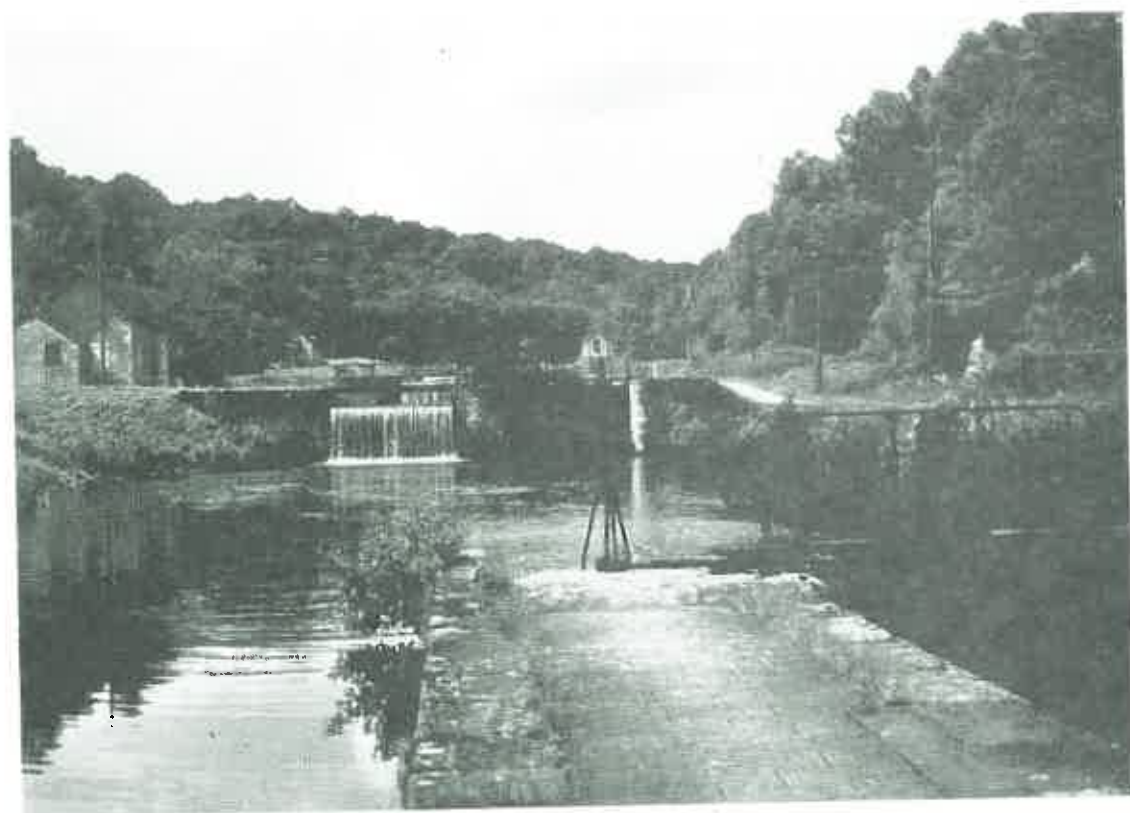
Deze tocht was een hele belevenis. Wij hadden veel contacten met schepen van verschillende nationaliteiten. Ook bij de sluizen was bijna altijd wat te beleven. De automatische sluizen zorgden af en toe voor een verrassing. Voor de sluis komt men in de radar. Hierdoor wordt naast een rood ook een groen licht ontstoken, een teken dat het geval werkt. Na enige tijd gaan de deuren open en brandt alleen het groene licht. Men moet nu opvaren. Bij de sluisdeur is een beugel die men 15 seconden moet indrukken, daarna vastmaken en aan een blauwe stang trekken. De sluis gaat nu werken. Na openen van de deuren vaart men uit, maar drukt tevens weer een beugel 15 seconden in. De sluis kan zich nu gereed maken voor de volgende schepen.

Voor een tocht naar Auxerre kan men heen en terug op 6 weken rekenen. Dit is natuurlijk afhankelijk van het vaarplan en de route. De kortste route is de Sambre, daarna Canal des Ardennes en Aisne en de langste over de Marne, tevens de mooiste. Bij een verblijf in Auxerre kan men in 14 dagen een tocht naar Etang de Baye maken.

Onze tocht omvatte: 156 dagen, waarvan 81 vaardagen met 482 draaiuren, hierbij inbegrepen het wachten voor en in de sluisen. Afgelegd werden 3021 km met 716 sluisen. Het olieverbruik bedroeg 1045 liter. Behalve de genoemde lekkende olieleiding, hebben we verder geen motorische of andere pech gehad.

Cor Purmer









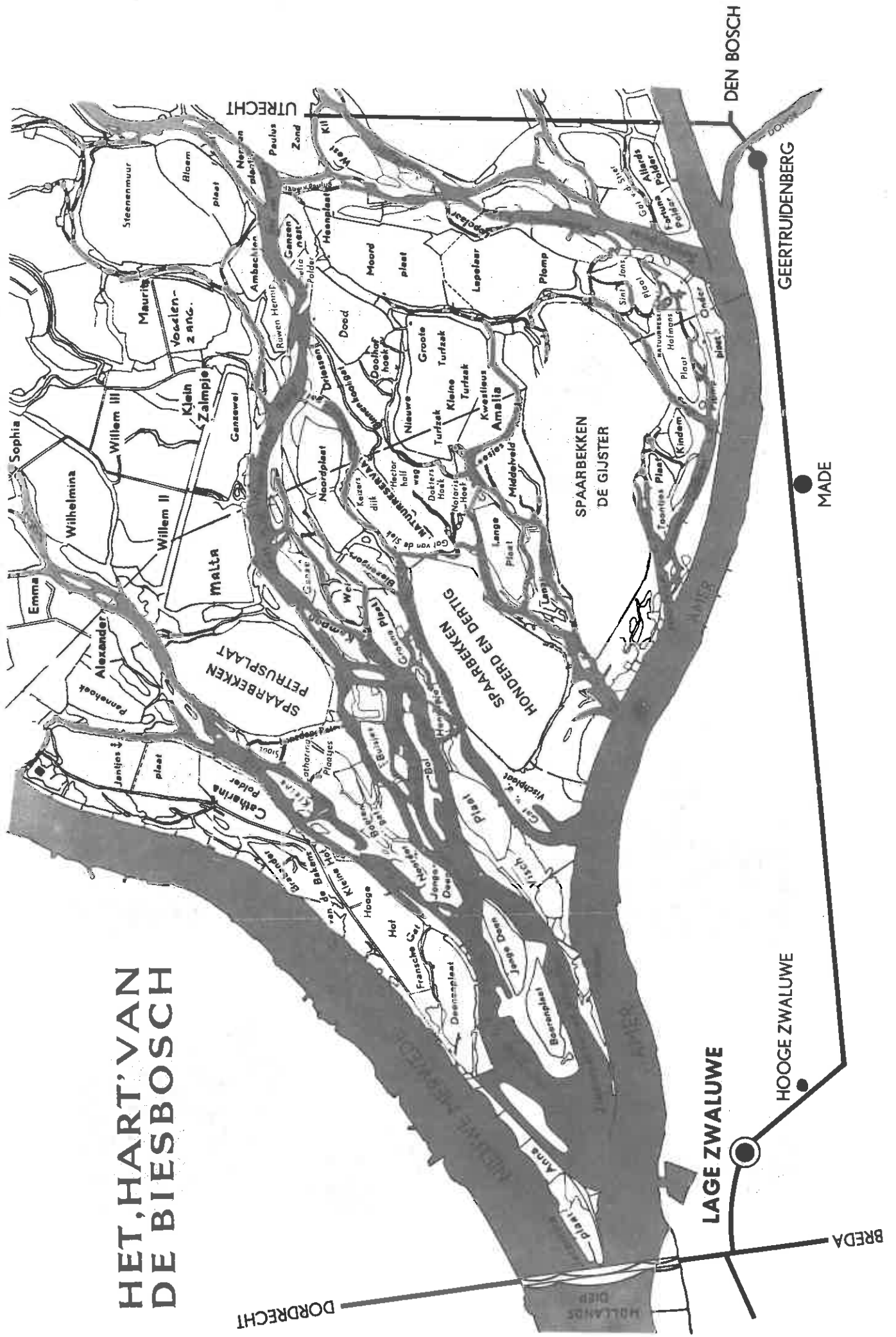
**Jachthaven in de Biesbosch**



*Groeten uit Ossenzijl*



# HET, HART VAN DE BIESBOSCH



the first of these is the fact that the *Chrysothrix* is a very common and widespread fungus, and it is therefore not surprising that it should be found in a wide variety of habitats. The second is the fact that the *Chrysothrix* is a very hardy fungus, and it is therefore able to survive in a wide range of environmental conditions.

The third reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a symbiotic relationship with a wide range of plants. This relationship is known as mycorrhizal symbiosis, and it is a very important part of the plant's life cycle.

The fourth reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's roots. This layer is known as the rhizosphere, and it is a very important part of the plant's defense system.

The fifth reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's leaves. This layer is known as the leaf sheath, and it is a very important part of the plant's defense system.

The sixth reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's stems. This layer is known as the stem sheath, and it is a very important part of the plant's defense system.

The seventh reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's roots. This layer is known as the rhizosphere, and it is a very important part of the plant's defense system.

The eighth reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's leaves. This layer is known as the leaf sheath, and it is a very important part of the plant's defense system.

The ninth reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's stems. This layer is known as the stem sheath, and it is a very important part of the plant's defense system.

The tenth reason for the success of the *Chrysothrix* is its ability to form a protective layer around the plant's roots. This layer is known as the rhizosphere, and it is a very important part of the plant's defense system.

223. =  
63  
-----  
426.15%

306. =  
Kruis.  
Nieuwland

160.  
110  
116  
Nieuwland

Chris Alper  
Bachlan.  
544800  
1800. = 1800.

~~111.61.~~

~~111.61.~~

~~111.61.~~

180  
-----  
110 - 30%  
400. =

850266  
Nieuwland

315  
-----  
350. - 10%  
=

636304

an lo land  
v. Smeetsma

858722.  
Ralph.

154154  
154154