

OKTOBER 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

Aan de leden van de Doerakclub.

Nu het vaarseizoen 1981 er weer opzit en we de opgelopen beschadigingen weer in de menie hebben gezet – althans hadden moeten zetten – breekt de tijd weer aan dat we onze bezigheden weer wat meer binnenshuis gaan zoeken, waartoe een najaarsvergadering zich bijzonder goed leent. Naast een terugblik op het afgelopen jaar gaan wij de mogelijkheden van het vaarseizoen 1982 nader onderzoeken.

LEDENVERGADERING 21 NOVEMBER 1981

Convocatie

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de ledenvergadering, welke zal worden gehouden op zaterdag 21 november 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 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. U kunt zich voor de maaltijd opgeven tijdens de rondvraag.

Agenda

1. Opening
2. Notulen
3. Ingekomen stukken
4. Verslag secretaris
5. Verslag penningmeester
6. Benoeming kascommissie
7. Bestuursverkiezing
8. Bootverzekeringen
9. Activiteiten 1982
10. Wisselbeker
11. Rondvraag
12. Sluiting
 Pauze
13. Lezing Jaap Toonstra: Moezeltocht

Punt 3. Ingekomen stukken.

Van Pro Aqua te Meppel ontvingen wij het volgende persbericht:

DE EISTA WERF B.V. OVERGENOMEN DOOR JACHTHAVEN PRO AQUA

Met ingang van 11 augustus j.l. heeft Pro Aqua Business b.v., dochteronderneming van de Pro Air Group b.v. in Hoogeveen, en exploitant van de jachthaven Pro Aqua te Meppel, de aandelen van de Eista werf b.v. uit Nederhemert, overgenomen van de Chamotte Unie n.v., waarvan Eista werf een dochteronderneming was.

Eista, bouwer van meer dan 2500 Doerak- en Marakmotorjachten, was jarenlang een van de grootste jachtwerven in ons land.

De werf werd in 1971 door de toenmalige eigenaar M. Baron van Wassenaar, aan de Chamotte Unie verkocht.

Het terrein waarop de werf was gevestigd, is eigendom van Staatsbosbeheer, die het gebied heeft bestemd voor natuur en recreatie.

Dit is een van de redenen waarom de Eista werf nu gaat verhuizen naar Meppel, waar bedrijfsleider G.H. Versfeld het bedrijf via een interne reorganisatie voortzet.

In tegenstelling tot eerdere berichten in enkele dagbladen, wordt de Eista productie, verkoop, winterstalling en service dus niet beëindigd, maar aan de Steenwijkerstraat 86 te Meppel voortgezet (tel. 05220-54007).

Punt 4. Verslag secretaris.

Pinkstertochten

De Pinkstertochten mochten zich ook dit jaar weer in een grote belangstelling verheugen.

Plaats	Aantal	Organisatoren
De Kaag	21	Valentijn, Van Amson, Van Dijk
Ossenzijl	13	De Lange
Dordrecht	11	Verburg, Auwers

Vanaf deze plaats willen wij de organisatoren hartelijk dank zeggen voor het vele voorbereiden- de en uitvoerende werk dat zij aan deze tochten hebben besteed en waarvan de deelnemers het resultaat hebben kunnen genieten. Uiteraard hebben de bestuursleden zoveel als mogelijk was de dank van de Doerakclubleden al verwoord bij de sherrystop tijdens de tocht. Dit zal zeker het geval zijn geweest in Ossenzijl, waar niet minder dan vijf bestuursleden onder de deelnemers werden gesignaleerd. En uit eigen waarneming is het de secretaris bekend dat ook in de Biesbosch het bestuur zich van deze taak met veel genoegen heeft gekweten. Gelukkig nog net voor zijn vertrek naar Dordrecht ontdekte hij dat bij de Kaagtocht geen enkel bestuurslid aanwezig zou zijn. Op de valreep heeft hij toen nog een beroep kunnen doen op Stef Langendam. Tot zijn grote opluchting verklaarde Stef zich direct bereid om namens het bestuur een dankwoord tot de organisatoren te richten.

Zomertochten

Het weer heeft dit jaar niet erg meegezeten, soms konden de deelnemers daardoor niet op tijd het vertrekpunt bereiken. Albert Clobus kon de door hem georganiseerde tocht om medische redenen niet leiden doch later heeft hij de tocht zelf nog wel kunnen varen.

Enige verslagen van zomertochten door weinig bekende gebieden vindt U verderop in dit clubblad.

Punt 5. Verslag penningmeester.

Voorlopig financieel overzicht 1981 op kasbasis.

Inkomsten		Uitgaven	
Contributies 1980	f 20,-	Bureaunkosten	f 720,-
Contributies 1981	f 2200,-	Verzendkosten Clubblad	f 620,-
Contributies 1982	f 1000,-	Pinkstertochten	f 710,-
Vergoeding adm.kosten		Zomertochten	f 60,-
bij rappel	f 130,-	Ledenvergaderingen	f 200,-
Vlaggen	f 270,-		
Rente	f 300,-		f 2310,-
	f 3920,-		

Begroting van inkomsten en uitgaven voor 1982 op kasbasis.

Inkomsten		Uitgaven	
Contributies 1982	f 2200,-	Bureaunkosten	f 850,-
Contributies 1983	f 1000,-	Verzendkosten Clubblad	f 700,-
Vergoeding adm.kosten	f	Pinkstertochten	f 1000,-
bij rappel	f 100,-	Zomertochten	f 100,-
Vlaggen	f 270,-	Ledenvergaderingen	f 250,-
Rente	f 400,-		
			f 2900,-
	f 3970,-		

Dit **voorlopig overzicht** van inkomsten en uitgaven '81 is gemaakt op kasbasis, zo ook de **begroting** voor 1982.

Een aantal contributies voor 1981 verwachten wij nog vóór het eind van het jaar te ontvangen. Bij handhaving van de activiteiten van de club op het huidige niveau, kunnen wij rekenen voor 1982 evenals voor 1981, op een overschot. Deze overschotten willen wij reserveren voor de a.s. lustrumviering. Er moet n.l. rekening mee worden gehouden, dat van deze lustrumviering de kosten voor de club aanmerkelijk hoger zullen zijn dan bij de vorige keer, omdat wij niet kunnen rekenen op de Eista, die de vorige keer een flink deel van de kosten voor zijn rekening heeft genomen.

Contributiebetaling

De Doerakclub krijgt in de vacantietijd kennelijk veel publiciteit, want in het najaar komen er veel verzoeken om inlichtingen of aanmeldingen van nieuwe leden binnen. De beste reclame voor een vereniging komt van de enthousiaste leden. Dank hiervoor. Maar we zijn erdoor met een klein probleem komen te zitten, want tegen de tijd dat deze aanmeldingen binnen komen zijn de clubactiviteiten, op de najaarsvergadering na, al voorbij.

Het bestuur zou dan ook voor dergelijke gevallen aan de leden willen voorstellen dat de volgende regeling wordt gehanteerd:

Nieuwe leden van de Doerakclub, die zich na 1 september aanmelden, behoeven voor dat lopende jaar geen contributie te betalen. Wel is de betaling van de contributie bij die aanmelding noodzakelijk, doch wordt gerekend als zijnde betaling voor het volgend jaar. Zij krijgen wel toezending van het clubblad en kunnen deelnemen aan de najaarsvergadering. Mocht het tot een formele stemming komen op die vergadering, dan hebben zij nog geen stemrecht.

Punt 7. Bestuursverkiezing.

Overeenkomstig artikel 7 van de Statuten en artikel 9 van het Huishoudelijk Reglement van de Doerakclub zijn de volgende bestuursleden aan de beurt om af te treden: Cor Purmer, Jan Scholten en Ger Bakkenes.

Zij stellen zich allen herkiesbaar, overigens zie artikel 7:

"Tenminste 10 leden kunnen tegenover iedere, door het bestuur gestelde kandidaat schriftelijk een tegenkandidaat stellen; uiterlijk drie dagen vóór de te houden ledenvergadering, waarop de bestuursverkiezing plaats vindt, moeten de namen van deze tegenkandidaten bij de secretaris zijn ingediend".

Punt 9. Activiteiten 1982.

Wij hopen ook het volgend jaar onder de leden weer voldoende bereidheid te vinden voor het organiseren van een aantal Doerakclubtochten. Om de gedachten te bepalen en bij voorbaat dankend:

Pinkstertochten 1982

Ook het volgend jaar zal de traditionele tocht naar De Kaag op het programma staan, terwijl evenmin een tocht in het Zuiden des lands mag ontbreken. Wij denken hierbij aan de omgeving van Alem, zodat ook de leden uit het oostelijk Maasgebied aan de Pinkstertocht kunnen deelnemen.

Wat Ossenzijl betreft, de opkomst uit het Westen heeft deze tocht wel tot een succes gemaakt, maar de leden uit het Noorden en Oosten, waarvoor deze tocht speciaal was georganiseerd, hebben slechts een zeer geringe belangstelling getoond, zodat deze bestemming het volgend jaar niet op het programma zal staan. Overigens hoeft het niet bij twee tochten te blijven. Wie van de leden heeft nog een suggestie voor een derde Pinkstertochtbestemming? Gaarne horen wij Uw voorstellen op de vergadering.

Zomertochten 1982

Wie van de leden heeft nog een suggestie voor een zomertocht, met een groepje van 6 tot 8 boten, gedurende een week? Gaarne horen wij op de vergadering wie een dergelijke tocht wil organiseren en leiden.

Deze voorstellen zouden een welkome aanvulling zijn op het programma van de Doerakclub-zomertochten 1982. Dat programma omvat tot nu toe één tocht voor een onbeperkt aantal boten gedurende een week.

Gezien het chronisch gebrek aan organisatoren en tochtleiders, gezien ook de zeer geringe belangstelling voor tochten waarvoor geen leider is opgegeven (de laatste twee jaar ontvingen we op zes van dergelijke voorgestelde tochten in het totaal slechts een enkele aanmelding), heeft het bestuur besloten voor 1982 een geheel georganiseerde clubtocht onder leiding te houden, maar dan wel voor een onbeperkt aantal deelnemers. Harry Happel en Philip de Lange hebben zich bereid verklaard om weer een massale tocht, zoals die in 1977 door Noord-Holland werd gehouden, voor te bereiden. Dit gebied is vrij rustig zodat aan het aantal deelnemende boten geen beperking behoeft te worden opgelegd. Tijdens de tocht zullen ook ditmaal weer een aantal evenementen worden georganiseerd. Het vertrek vindt plaats op maandag 24 juli 1982, het slotdiner wordt gehouden op vrijdagavond 28 juli. De dagelijkse vaartijden zijn vrij beperkt, de tocht is ook geschikt voor beginnende toervaarders. Om een idee te geven: in 1977 nam een dertigtal boten deel aan de zomertocht door Noord-Holland.

Als U een plan heeft om ergens naar toe te varen zult U altijd onder de Doerakclubleden wel tochtgenoten kunnen vinden. Zo zijn er ook dit jaar weer heel wat leden op pad geweest. Soms samen, soms alleen, zoals U na de pauze nog wel nader zult horen en trouwens ook in dit blad kunt lezen. Maar ja, een Moezeltocht is nu niet direkt voor iedereen het meest voor de hand liggende.

Lustrum 1983

Hoewel het derde Lustrum eerst in 1983 wordt gevierd kunnen we volgend jaar al wel aan de voorbereidingen beginnen, door te zoeken naar een geschikt punt van samenkomst. De plaats waar wij het Lustrum willen vieren moet centraal in het land gelegen zijn. Gemakkelijk bereikbaar dus om voor de daarop aansluitende zomertochten een geschikt uitgangspunt te vormen.

Wilt U eens uitkijken naar een ligplaats voor ca. 60 boten (jachthaven of industriehaven zonder getijde-Invloed, die wij gedurende het weekeinde mogen benutten) in de nabijheid van een eetgelegenheid voor ca. 200 personen.

Wij wachten met belangstelling Uw suggesties af.

Punt 13. Moezeltocht.

Jaap Toonstra zal het een en ander vertellen over deze tocht en tevens een film ervan laten zien.

CONTRIBUTIE 1982

De contributie over 1982 zal onveranderd f 20,- bedragen. Wel herinnert het bestuur de leden eraan, dat degenen, die hun contributie niet op tijd hebben betaald en aan wie daarom een aanmaning tot betaling van de verschuldigde contributie moet worden toegezonden, voor deze dienstverlening ten bate van de clubkas een bedrag van f 5,- administratiekosten in rekening zal worden gebracht.

In dit verband zij er nog eens op gewezen dat het verenigingsjaar van de Doerakclub loopt van 1 januari tot en met 31 december, dus overeen komt met een kalenderjaar.

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 giro 480542 ten name van de Doerakclub, Van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar ontvangt U omgaand onze Doerakclubwimpel.

Wilt U adreswijzigingen, wijzigingen in type boot of bootnaam opgeven aan het secretariaat.

KUIPTENT AANGEBODEN

Een z.g.a.n. kuintent voor Doerak 850 AK aangeboden. Prijs f 650,-. (Nieuw: ca. f 1500,-). Te bevragen: R. Egmond, tel. 040 - 534364, Willem Alexanderstraat 55, 5502 VB Veldhoven.

ENKELE DATA VOOR 1982

Zomertijd: 28 maart - 26 september

Pinksteren 1982: 30/31 mei

Schoolvakanties 1982:

- | | |
|------------------------------------|----------------------------|
| A. Noord- en Zuid Holland | V.O. 10 juli t/m 22 aug. |
| | K.B.O. 10 juli t/m 22 aug. |
| B. Zeeland, Noord-Brabant, Limburg | V.O. 3 juli t/m 15 aug. |
| | K.B.O. 26 juni t/m 08 aug. |
| C. Groningen, Friesland, Drente, | V.O. 17 juli t/m 29 aug. |
| Overijssel, Gelderland, Utrecht | K.B.O. 24 juli t/m 5 sept. |

V.O. = Voortgezet Onderwijs

K.B.O. = Kleuter en Basisonderwijs.

DE SCHROEFASKOKER VAN DE DOERAK

Op de algemene ledenvergadering werd door de heer A. Weyer uit Nieuwkuyk het onderhoud van de schroefas behandeld, terwijl hij aan de hand van een model demonstreerde op welke wijze de schroefas en de koker konden worden vervangen zonder dat de motor omhoog gehesen behoeft te worden. Met dit door hem ontwikkelde systeem wordt een aanzienlijke besparing op het aantal benodigde arbeidsuren bereikt.

Het onderhoud.

Zinkanodes moeten goed worden nagekeken. Zij moeten blank zijn, anders werken zij niet en is het schip onder water niet beschermd tegen corrosie. Dat gaat veel geld kosten. Daarom, indien nodig de anodes met een scherp mes blank krabben.

Smearing, vooral van de achterste lager, is belangrijk. Na het varen, dus als de schroefaskoker nog warm is, vet in de koker pompen. Dit voorkomt waterlekage langs de schroefas tijdens het stilliggen van de boot. Controleer ook of de smeernippels nog goed zijn: er moet achteraan de schroefaskoker vet uitkomen. Waar vet zit: kan geen water komen. Voor de smearing is een goede vetspuit nodig: de Eista pomp is slecht, veel beter is een z.g. kniepomp.

In de eerste plaats zorgen voor tijdige en voldoende smearing als er water langs de schroefas is binnengekomen. Vooral niet meteen de schroefaspakking vaster aandraaien. Als deze pakking te vast wordt aangedraaid kan de as door de hitte worden ingevreten. De schroefaspakking dient om de paar jaar te worden vernieuwd.

De reparatie.

Voor het vervangen van de schroefaskoker heeft de heer Weyer een systeem ontwikkeld, waarbij het niet meer nodig is om de motor omhoog te brengen, teneinde de schroefaskoker uit het schip te krijgen. Hierbij wordt de oude binnenbus doorgezaagd, waarna het kleine afgezaagde stuk vooruit afgenomen kan worden en de rest achteruit weggetrokken wordt. Hierbij moet bij de grotere Doeraktypen wel het roer eerst afgenomen worden. De nieuwe binnenkoker kan op dezelfde wijze ingebracht worden: het lange stuk wordt van achteren ingeschoven en het korte stuk vanaf de voorzijde, waarna beide delen aaneengeschoefd worden. De schroefas is meestal van roestvrijstaal, alleen de Doerak 600 en 650 heeft een stalen as. Voor f 50,- meer heeft U een veel betere as. Bij het bestellen van een nieuwe schroefas of schroefaskoker is het belangrijk de juiste maat van de as te weten. De Doeraktypen 850, 950 en 1050 hebben een schroefasdoorsnede van 38,1 mm (1½").

Dit verslag is uiteraard geen handleiding voor het zelf vervangen van schroefas of schroefaskoker. Belt U daarom bij problemen op dit gebied met de heer A. Weyer, Nieuwkuyksestraat 29, 5253 AC Nieuwkuyk tel. 04108 - 2464, die U alle inlichtingen wil verschaffen en desgewenst een afspraak maakt als U de boot naar Nieuwkuyk wilt brengen voor reparatie. Klaar terwijl U wacht. Zo eenvoudig kan dat bij een Doerak.

KORTE BESCHRIJVING DIEFSTALBEVEILIGING VOOR BOOT.

Voor deze eenvoudige maar doeltreffende diefstalbeveiliging kunt u gebruik maken van het bedradings- en electrisch schema plus onderstaande onderdelenlijst.

+ + + + + + + + + + + + + + +

Benodigde onderdelen:

1 Houdrelay (normaal luchthoorn relay bijv. Hella, Bosch of gelijkwaardig type);
1 Aan-uit schakelaar (trek of wip);
1 Diode voor terugstroombeveiliging (IN 5407);
Enige deurschakelaars (zgn. barmeubel schakelaars);
1 Draadzekeringhouder en 16 Amp. zekeringen;
Enige meters rode electr. draad 4 m/m² plus zwarte draad 2.5 m/m² (zelf de benodigde lengte bepalen i.v.m. uw boot!).

+ + + + + + + + + + + + + + +

- Er moet om te beginnen een 4 m/m² rode draad DIRECT van de plus batterij naar de stuurkast getrokken worden.

Deze draad moet beveiligd worden met de draadzekering 16 Amp. en doortrekken naar de aan-uit schakelaar, die op een verdeckte plaats (bijv. *ergens* aan de zijkant van de stuurkast) is aangebracht!

- Vanaf deze schakelaar een zwarte 2.5 m/m² draad doortrekken naar de deurschakelaar van de kajuit met aftakkingen naar de schakelaars van motorruimte en instrumentenbord.

Hierna door naar het houdrelay en via de diode naar de aansluiting van de luchthoorn of claxon.

+ + + + + + + + + + + + + + +

Opgelet!

- De draden uit het zicht door motorruimte en stuurkast laten lopen! Als u van boord gaat en alles is afgesloten, *dan* pas de beveiligingsschakelaar *aan* zetten!

Wanneer u wederom aan boord komt *eerst* de schakelaar *af* zetten, daar anders als u de kajuitdeur opent het alarm in werking treedt en dit pas stopt als u de beveiligingsschakelaar af zet! (het zgn. houdrelay houdt namelijk het alarm in werking!).

- Er is *geen* stroomverbruik zolang het systeem niet in werking treedt!

+ + + + + + + + + + + + + + +

- Houdrelay, draad, zekeringhouder, zekeringen, aan-uit schakelaar zijn te koop in zaken voor auto parts.

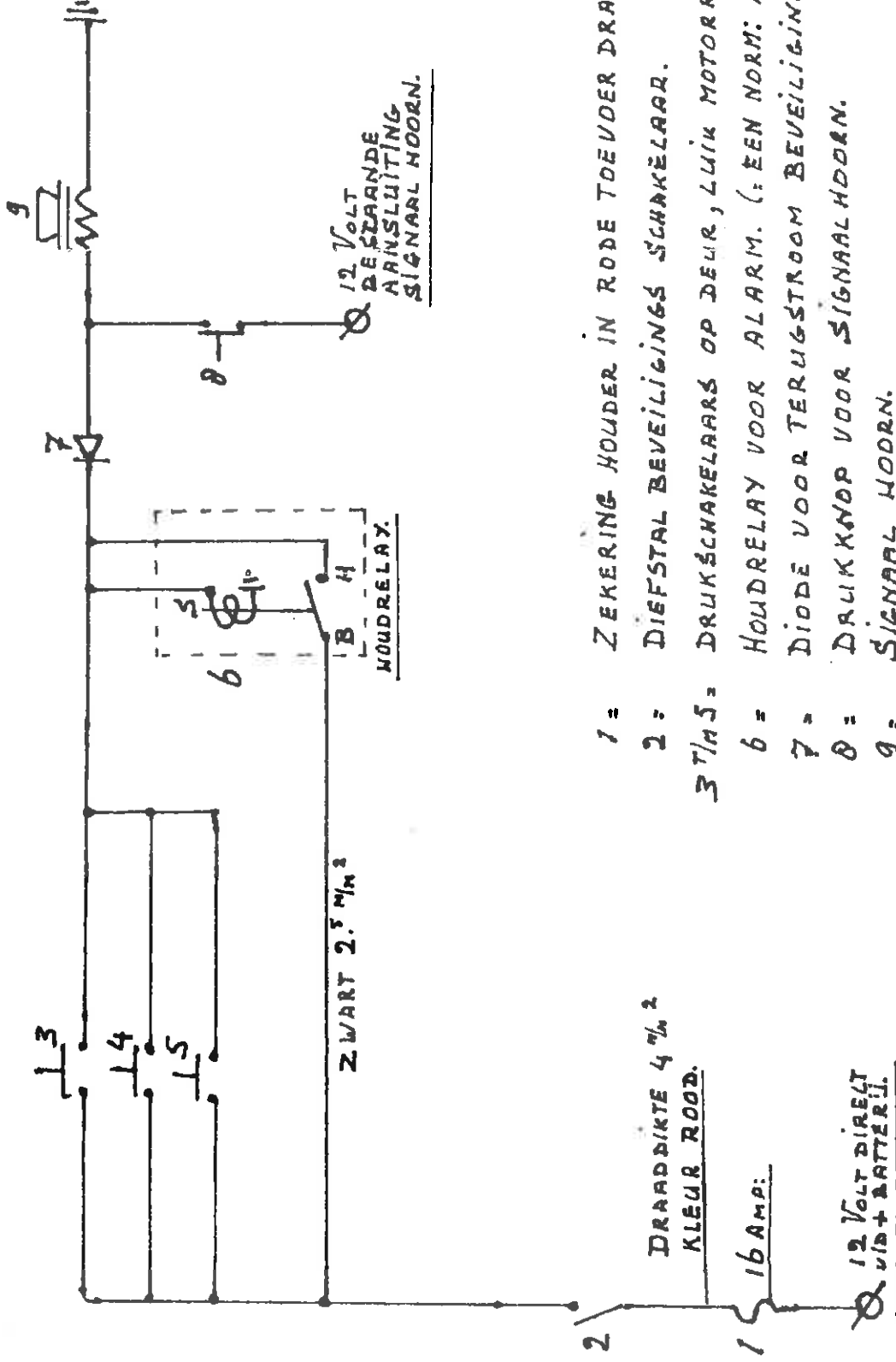
Deurschakelaars in doe-het-zelf zaken.

Diode te koop in radio onderdelen/zelfbouw zaken.

+ + + + + + + + + + + + + + +

H.J. Linterman
Haarlem

" SCHEMA DIEFSTAL BEVEILIGING VOOR BOOT. "



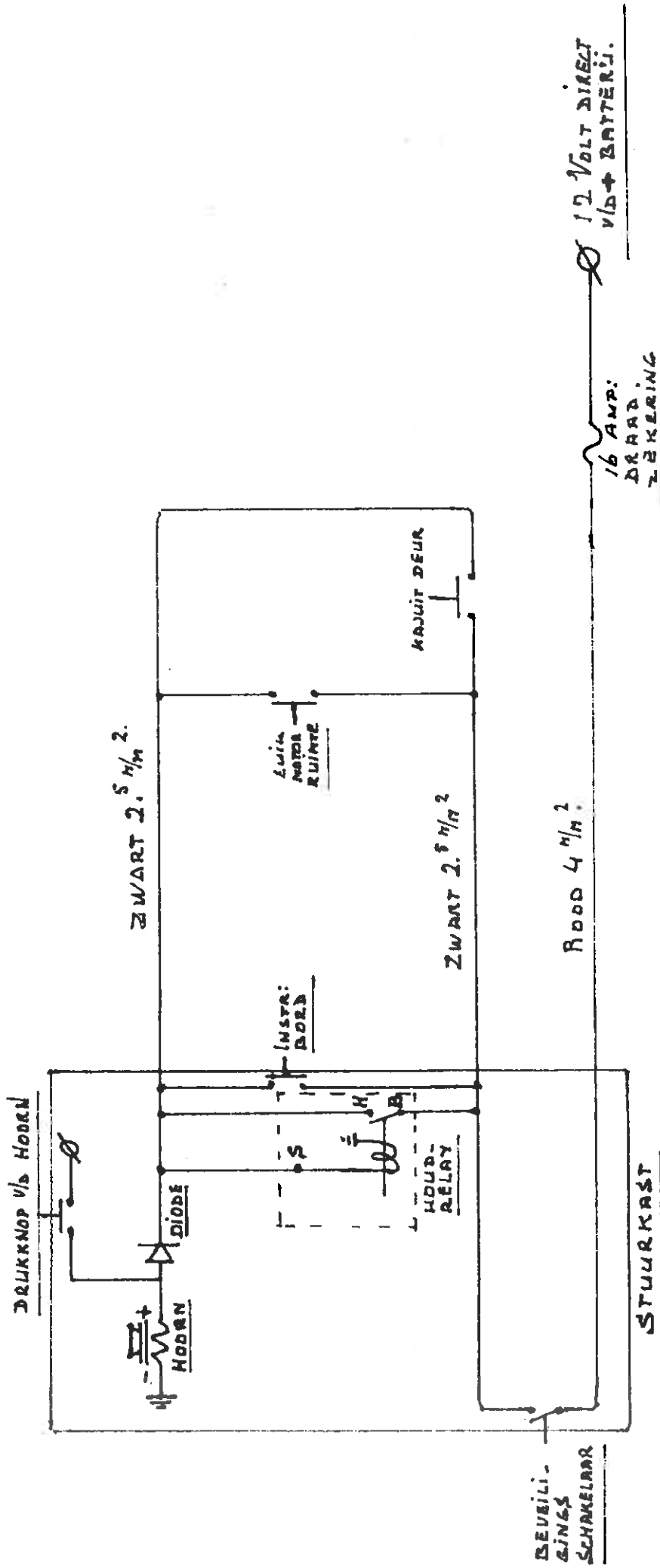
- 1 = ZEKERING HOUDER IN RODE TOEVOER DRAAD.
- 2 = DIEFSTAL BEVEILIGINGS SCHAKELAAR.
- 3/1/5 = DRUKSCHAKELAARS OP DEUR, LUIK MOTORLUIMTE ETC.
- 6 = HOUDRELAY VOOR ALARM. (= EEN NORM: HOORNRELAY)
- 7 = DIODE VOOR TERUGSTROOM BEVEILIGING.
- 8 = DRUKKNOP VOOR SIGNAALHOORN.
- 9 = SIGNAAL HOORN.

ALS ER GEEN SIGNAALHOORN AANWEZIG IS KAN HIERVOOR EEN CLAXON OF IETS DERGELIJKS GEMONTEERD WORDEN WAT DUWDELIJK HOORBAAR MOET ZIJN!

DRADDIKTE 4 MM²
KLEUR ROOD.

12 VOLT DIRECT
VAN + BATTERIJ.

BEDRADING SCHEMA "DIEFSTALBEVEILIGING" DOOR BDDT.



HOUDRELAY = NORMALE LUCHTHOORN
 RELAY (HELLA) OF GELIJKWAARDIG.
 MET 4 AANSLUITINGEN.
 (B.-S.-H + MAFFA)

DIODE * TERUGSTROOM BEVEILIGING (IN 5407)

ONTWERP H. J. LINTERMAN
 HARLEM.

RONDVAART MAAS - CANAL DE L'EST - MOEZEL - RIJNZaterdag 2 mei

Volgens het gemaakte vaarplan vertrokken we 's morgens om 4.30 uur uit de jachthaven van de W.V. Heusden, met als doel een rondreis te maken via de Maas, door België naar Frankrijk, om via het Canal de l'Est en het Canal de la Marne au Rhin de Moezel te bereiken, die we stroomafwaarts zouden volgen tot Koblenz, om over de Rijn weer naar Nederland terug te keren. Het vroege vertrek was gekozen omdat we zondagavond reeds in Maastricht wilden arriveren. In het weekend is er weinig aanbod van beroepsvaart op de Maas zodat men vlot kan schutten. Jammer genoeg werkte het weer niet mee, zodat we een sombere dag hadden, veel wind met af en toe regen en zelfs hagelbuien. Om 15.40 uur bereikten we onze bestemming voor deze dag, een grindgat nabij het plaatsje Leuken, in Limburg. Dit grindgat is geheel ingericht voor de pleziervaart, goede overnachtingsplaats met keuze van aanleggen in een jachthaven, of aan één van de eilandjes waar paaltjes zijn geslagen om aan vast te maken.

Zondag 3 mei

Weer een dag waarop vroeg werd gestart. Het bleek een beetje gevroren te hebben, de gangboorden waren flink glad, dus voorzichtig losmaken en om 5.30 uur van de plas de rivier opgevaaren. Boven het water hing een vrij dikke mist tot een hoogte van ongeveer anderhalve meter, wat een vreemd maar toch ook wel mooi gezicht was. Met een matige vaart voeren we dan ook naar onze eerste sluis vandaag, de dubbele sluis van Belfeld. Het schutten verliep evenals door alle andere sluizen zonder al te veel oponthoud, zodat we lekker opschoten, en om 13.15 uur de sluis van Maasbracht uitvoeren om aan het Julianakanaal te beginnen. Het eerste gedeelte van dit kanaal is erg recht en nogal saai, maar na de sluis van Born wordt het kanaal smaller, en bij Stein is het zelfs mooi te noemen. Om 16.30 uur meerden we af langs de strekdam naast de scheepvaartgeul te Maastricht.

Maandag 4 mei

Om 8.00 uur lagen we langszij de bunkerboot van de firma Jansen, voor dieselolie en drinkwater. De op het schip aanwezige winkel kon ons helaas op maandag geen vers brood leveren, omdat er op deze dag geen aanvoer van dit produkt is. Met volle tanks op naar de douanepost te Klein Ternaaien. Met het door de Belgische douane verstrekte briefje ging één van ons vast naar de sluis, welke ongeveer 500 meter verderop is gelegen. Hier moet men scheepvaartrechten betalen, en kan men informeren in welke sluis er geschut gaat worden. Dit bleek helaas de kleine sluis te zijn, omdat er op deze morgen haast geen aanbod van beroepsvaart was. Het nadeel van de kleine sluis ten opzichte van de grote is het ontbreken van drijvende bolders, en van afmeermogelijkheden in het algemeen. Via het trappetje en af en toe een oog in de sluiswand komt men toch boven, al is schip en bemanning dan niet zo schoon meer. Het briefje dat men krijgt na betaling van de scheepvaartrechten, wij betaalden voor het traject van Maastricht tot Givet Bfr. 35, dient men bij elke volgende vestiging van een scheepvaartkantoor (Office de la navigation) te tonen, en wordt daar afgestempeld. Het eerste kantoor van deze dienst na de sluis van Klein Ternaaien is te Luik Monsin aan het Albertkanaal aan stuurboordzijde even voorbij de oude sluis met dezelfde naam. De sluizen te Yvoz Ramet en Ampsin werden zonder al te veel oponthoud gepasseerd zodat we om 16.00 uur afmeerden te Huy.

Dinsdag 5 mei

Na eerst inkopen gedaan te hebben, werd er om 10.00 uur ontmeerd. Tussen Huy en Namen zijn nog vele werkzaamheden aan het vaarwater, om deze te verbreden, het opruimen van de oude sluizen en het aanleggen van nieuwe kade's en havens. Goed opletten was het, op de over het water gespannen staaldraden, waar de baggermolens en werkschepen aan vast liggen, men laat deze pas op het laatste moment zakken. We schoten toch wel lekker op, omdat we in de sluizen mee konden schutten met een Nederlands passagiersschip uit Kampen, dat recht op voorrang had bij het schutten, wat te zien is aan een rode wimpel die deze schepen voeren. In Namen bleef dit schip echter liggen, en kregen we gezelschap van een Franse spits welke vanaf de Sambre kwam, en ons vergezelde tot onze overnachtingsplaats, het plaatsje Rivièrè. Een goede plaats om te overnachten, even door de sluis aan stuurboordzijde. Afgemeerd om 18.30 uur.

Woensdag 6 mei

Om half acht werd er weer gestart met de bedoeling om tot Agimont te komen. Het verliep allemaal zo vlot dat we al om 16.00 uur deze plaats bereikten. Onderweg werden vele mooie plaatsen gepasseerd, waaronder het toeristisch aantrekkelijke Dinant, en het plaatsje Waulsort, waar we zeer goede afmeermogelijkheden ontdekten aan pas aangelegde drijvende steigers. Een goede plaats als uitgangspunt voor wandelingen door deze bosrijke omgeving. Na dieselolie en water getankt te hebben in Agimont, besloten we door te varen naar Givet, dus werd de steven gewend naar Franse bodem. De eerste sluis, no.59 van het Canal de l'Est, dit is eigenlijk de gekanaliseerde Franse Maas, werd gepasseerd en kort daarna werd Givet bereikt. Hier is de Franse douane gevestigd, onder een brug bij de Port de plaisance. Deze had blijkbaar wat tijd over, en vond het nodig om onze boot te bezichtigen. Uiteraard komt men dan wel iets tegen waarvoor invoerrechten betaald dient te worden. De Franse beambte vond dat we te veel mee wilden nemen, waaronder een stuk of honderd sigaren, bedoeld om uit te delen aan de Franse sluismeesters, de blikjes frisdrank en bier, smeerolie voor de nodige verversingen onderweg kon hij ook niet waarderen. Ook hadden we teveel etenswaren bij ons, doelend op het "blikvoer", dit mocht maar voor twee dagen zijn. Zijn assistent werd om raad gestuurd bij de inspekteur, die zijn kantoor had op het spoorwegstation.

De douaneman die inmiddels zijn diensttijd zag verstrijken, het liep tegen zes uur, vertelde ons dat we het verder maar met zijn assistent moesten regelen en ging op de fiets naar huis. Even later kwam de tweede man terug met de mededeling, dat er 103,48 Franse francs aan invoer-rechten betaald moesten worden, en dat we met dit bedrag maar blij moesten zijn. Een beetje geschrokken door deze ervaring gingen we vroeg te kooi.

Donderdag 7 mei

Om 6.30 uur gingen we weer op pad, sluis 58 werd snel bereikt, en na deze doorgevaren te hebben lagen we voor onze eerste scheepvaarttunnel op deze reis, het souterrain van Ham. Dit is een vrij korte tunnel met aan twee zijden een sluis die voor een doorvaart zonder tegenliggers zorgt.

De tunnel is schaars verlicht, doch het doorvaren ervan geeft geen problemen. De hierna volgende sluizen no.56 tot en met 51 zijn allen handbediend, maar dat hoort erbij en al spoedig waren we ingespeeld in het draaiwerk.

Na deze kwamen er vier automatische sluizen, no.50 tot en met 46, met uitzondering van sluis 49. 's Avonds afgemeerd te Monthermé, een goede ligplaats met drinkwaterkraan, wel zelf een slang meenemen, evenals diverse koppelingen.

De sluizen waar drinkwater te verkrijgen is staan goed aangegeven in het inlichtingenblad van de ANWB. Op de betreffende sluizen staat eveneens een bord met een afbeelding van een kraan. een kleine attentie voor water van de zijde van de schippers wordt zeer op prijs gesteld. Monthermé is een leuk plaatsje met goede winkels. Tijd van aankomst 18.45 uur.

Vrijdag 8 mei

Na het ontbijt een bezoek gebracht aan de plaatselijke middenstand van Monthermé, en de thuisblijvers op de hoogte gebracht van onze voorsprong op het vaarschema. dat al opgelopen was tot een hele dag.

Om 10.45 uur vertrokken we in een hevige regenbui uit deze plaats om na de nodige hand en automatische sluizen in de loop van de middag af te meren aan de kade van Sedan, tegenover de camping die ook een steigertje heeft, hier kan slechts één boot aanleggen.

Het nodige onderhoud aan de motor gedaan en 's avonds heerlijk gegeten met een paar smakelijke flessen Franse wijn.

Onder het eten hoorden we een boot naderen, wat bij een blik naar buiten het Nederlandse motorjacht "Rex" bleek te zijn, afkomstig uit Vlaardingen en gevaren door een echtpaar, welke de Rhône als doel had, zoals later bleek nadat we kennis gemaakt hadden.

Zaterdag 9 mei

Sedan is een flinke stad met een gezellig centrum om te winkelen, op niet te lange loopafstand van de kade waar we gemeerd lagen.

Om 10.30 uur vertrokken we met als doel voor deze dag het plaatsje de Dun. Het merendeel van de sluizen was handwerk, met uitzondering van sluis 36, maar zonder problemen telden we na elke sluis er één bij, en trokken we van de voorraad sigaren er één af.

Eén sluis voor de Dun bleek onze "Rex" op doorvaart te wachten, zodat we hier gezamenlijk konden schutten, en onze buurman een sluis rust kreeg wat het draaiwerk betreft.

Voor de sluis van de Dun kan men aan bakboord redelijk afmeren wat we dan ook deden, evenals onze "Rex". We spraken met het echtpaar af dat deze bij ons een kopje koffie kwamen drinken en er een gezellige avond van zouden maken.

Om ongeveer acht uur kwam de vrouw vragen of we even mee wilden lopen, haar man had een lek in hun schip ontdekt. Daar aangekomen bleek er water naar binnen tekomen naast een las waar hun inspectiekoker op het kielvlak gelast was. Na de boot voor hun leeggepompt te hebben, gezamenlijk het lek zo veel mogelijk gedicht, en op zoek naar de plaatselijke smid met het verzoek om dit euvel te verhelpen.

Deze kon ons echter niet helpen, omdat de koker uit roestvrij staal gemaakt was en het schip uiteraard niet, daar moest een speciale elektrode voor gebruikt worden die hij helaas niet bezat. We spraken af dat we de volgende dag met hun naar Verdun zouden varen, waar volgens de smid wel mogelijkheden waren om dit te lassen.

Toch gingen we niet zo rustig slapen.

De volgende morgen, zondag 10 mei, bleken de beide echtelieden de moed echter geheel verloren te hebben, en verkozen voor terugkeer naar Nederland, wat wij hun echter bleven afraden om reden dat deze reis zeker vijf dagen in beslag zou nemen tegen Verdun hoogstens zes uur. Maar ze waren niet om te praten, zodat onze wegen zich gingen scheiden en we de reis naar Verdun alleen verder maakten.

In het centrum van Verdun wordt als ligplaats aanbevolen, een kade tussen twee bruggen. Doch aan de ene zijde bleken de bolders veertig meter uit elkaar te staan, en geen mogelijkheid om er eventueel een meerpen in de grond te krijgen, en aan de overzijde kon men vastleggen aan het hekwerk wat langs de straat is geplaatst, we kozen voor het laatste.

Goede ligplaatsen waren we wel tegen gekomen voor het centrum, even na de sluis voor Verdun aan een parkje waar een spits lag afgemeerd, maar nog ruimte te over was.

Ook na de sluis van Verdun, sluis no.19 bleken later goede ligplaatsen te zijn.

We gingen vroeg te kooi, het was een vrij lange dag geworden, maar even voor middernacht werden we wreed uit onze slaap gewekt door aanhoudend en luid getoeter door autoclaxons en geroep uit megafoons. De uitslag van de presidentsverkiezingen, die op deze dag waren gehouden, was voor de bevolking van Verdun blijkbaar gunstig uitgevallen dat er voor hun aanleiding bestond om dit tot in de vroege morgenuren aan een ieder te moeten meedelen.

Tot het krieken van de dag klonk de kreet "Mitterand" door Verdun.

Maandag 11 mei

Een welverdiende rustdag genomen, de stad bezichtigd, waaronder de verdedigingswerken uit de eerste wereldoorlog, de kathedraal en het bisschoppelijk paleis.

's Middags gingen de warenhuizen open en was het goed winkelen.

Dinsdag 12 mei

Van Verdun, waar we om 9.00 uur vertrokken, ging het verder over het Canal de l'Est, men vaart dan weer over de Maas, tot men bij een sluis komt, om dan enige kilometers over een kanaal te varen dat weer uitkomt op de rivier.

De kanaalpanden zijn gescheiden van de rivier, aan de bovenstroomse zijde door een keersluis en

aan de andere zijde door een schutsluis. Na doorvaart van de keersluis, die gesloten wordt in tijden van hoge waterstanden, ligt vaak de barrage in de lengterichting van het vaarwater, er staat echter een zo geringe dwarsstroom dat men alle gelegenheid heeft om alles rustig te bekijken, en te genieten van het neerstortende water, wat in het zomerseizoen natuurlijk aanmerkelijk minder is.

Na de nodige sluisen belanden we vroeg in de middag bij het plaatsje Maizey, een typisch Frans plattelandsdorp met boerderijen langs de zandweggetjes die door het dorp lopen. Voor de inkopen die we hier wilden doen, moesten we echter naar het twee kilometer verder gelegen plaatsje Dompcevrin, hier ook weer plezier van de meegenomen vouwfietsen.

De bolders van het "haventje" moeten wel even gezocht worden tussen het hoge gras, men vindt deze aan bakboordzijde.

Overall waar we afgemeerd lagen verbaasden we ons over het voorbeeldige gedrag van de Franse schippers. Met een slakkengangetje glijden ze met hun peniche's voorbij zodat men totaal geen last heeft van golfslag of zuiging.

Woensdag 13 mei

Onze laatste dag op het Canal de l'Est, het kanaal alleen al is de moeite waard om een vakantie aan te besteden.

Vanaf de Belgische grens eerst bebost met steile heuvels, overgaand in een golvend heuvellandschap met korenakkers en ook wel hier en daar bosrijk. De laatste vier sluisen in de resterende twee kilometers zijn electrisch, het schutten gaat zeer vlot.

Na sluis no.1 van Troussey vaart men op het Canal de la Marne au Rhin. We brachten de nacht door te Lay St. Remy aan een lange kade met een grote waterpomp waar een flinke kraan aanzit zodat we eerst een jerrycan moesten vullen en deze dan in onze drinkwatertank moesten legen. Tijdens het tochtje over het "Marne-Rijnkanaal" waren we het plaatsje Pagny sur Meuse gepasseerd en ontdekten ook daar goede ligplaatsen aan stuurboordzijde van het vaarwater.

Donderdag 14 mei

Lay St. Remy ligt voor de tunnel van Foug, en de lange kade werd vroeger gebruikt als wachtplaats voor de schepen die op doorvaart door deze tunnel wachtten, dit gebeurde toen met sleepbootjes en treintjes.

Omdat er nogal wat vaaruren vermeld staan voor het traject door deze tunnel en de daarop volgende veertien sluisen, in het inlichtingenblad van de ANWB, namelijk een vaartijd van negen uur, startten we reeds om 7.00 uur.

Bij de tunnel aangekomen stond het inbaarlicht op groen, dit bleek later ieder uur van richting te wisselen, de sleepdienst is ook al jaren opgeheven. De sluisen 14 en 14 bis bleken gewoon een dubbele sluis te wezen, en geen tweelingsluis zoals we eerst vermoedden.

Net de deuren gepasseerd toen deze al werden gesloten, men hield zeker van opschieten, het schutten, naar beneden, begon nog voor we geheel vast lagen. Er was nog net gelegenheid om onze sigaar op de sluismuur achter te laten. Het schutten door al deze sluisen verliep in een recordtempo. Na drie en een half uur varen lagen we al voor de laatste sluis no.1 van Toul, een automatische.

Bij het verlaten van sluis 2, waar men een papier krijgt gesteld in het Duits en in Engels, moet men een uitvaarstaak bedienen die sluis 1 in werking zet. Deze sluis bracht ons al zakende naar het peil van de gekanaliseerde Moezel. Dit bleek een breed vaarwater te zijn, geschikt gemaakt voor duweenheden tot 1350 ton.

Via de grote sluisen, waar we met één meerlijn in het midden van het schip vastgemaakt naar beneden schutten, kwamen we om 12.30 uur voor Liverdun. Langs de oever stond een bord met opschrift "Port de plaisance", dus wij naar binnen.

Deze haven bleek later de toegang te zijn geweest tot de voormalige tunnel van Liverdun, maar bolders ho maar.

Een kleine 300 meter deze oude rivierarm ingevaren, ontdekten we enige roeiboten die gemeerd lagen aan lange stalen pijpen die in de grond waren geslagen, dus de steven op de wal gericht en naar de oever gevaren, deze bleek niet dichter dan op een meter genaderd te kunnen worden door snel ondieper wordend water.

Met enig improvisatietalent en een loopplank toch een goede en rustige ligplaats in een mooie omgeving. Liverdun bezit een kasteel dat boven op de heuvel is gebouwd vanwaar men een schitterend uitzicht heeft over de plaats zelf en de omgeving.

Vrijdag 15 mei

Van Liverdun verder over de gekanaliseerde Moezel naar ons doel voor deze dag, de stad Metz. De sluisen op dit traject liggen op ongeveer een uur varen van elkaar verwijderd en geven geen problemen. Het schutten gebeurt zo rustig dat men de boot desnoods met de hand vast kan houden.

In Metz aangekomen kozen we ligplaats bij de jachthaven van de Societe des Regates Messines, welke gelegen is in een gedeelte van het oude Canal de Moselle.

Een paar honderd meter ten westen van deze haven ligt nog een klein sluisje en geeft een beeld van hoe het vroeger geweest is.

Zeer gastvrij ontvangen, alleen dient men de loopplank te gebruiken om van de steiger op de wal te kunnen komen. De wallekanten zijn schuin, en de steigers zijn op ongeveer twee meter hier vandaan aangelegd.

Metz is een leuke stad, smalle straatjes, waar we op zaterdag die we als rustdag hadden gepland gezellig hebben gewinkeld, ook is er op deze dag een grote markt.

In het nieuwe overdekte winkelcentrum St. Jacques, waar op de benedenverdieping een immense supermarkt van de firma Radar is gevestigd, vindt men alles wat men nodig heeft.

Zondag 17 mei

Van Metz naar Rettel was ons plan. Hier moest volgens het Moezelhandboek, een uitgave in het Duits van de DMV, een ligplaats zijn voor jachten.

Deze was er wel, te weten twee drijvende steigers van ongeveer acht meter lengte, maar helemaal vol met zeilbootjes. Dus dan maar verder, we probeerden nog in twee plaatsen voor de Frans-Duitse grens om langs een kade te meren, maar dat bleek door de vele ondiepten en gestorte keien niet mogelijk, wel was er een plaatsje gereserveerd voor een rondvaartboot. Zodoende lagen we tenslotte voor de sluis van Apach, welke gelijk open ging en we na ingevaren te zijn ons moesten vervoegen bij de op deze sluis gevestigde douane.

De Franse douane was geheel afwezig, dan maar gelijk naar hun Duitse collega's, die ons zonder

problemen lieten passeren. De sluis ging open en we wisselden van gastvlaggetjes, Duits voor Frans. Vijf kilometer verder was volgens ons boek een echte jachthaven bij het plaatsje Schwebsange, dus koers gezet en de haven ingevaren.

Nog voor we afgemeerd lagen stond de havenmeester al klaar om ons een plaats aan te wijzen, en begroette ons hartelijk nadat hij geassisteerd had met afmeren.

Wel moesten we nog even naar de douane vertelde hij, want Schwebsange ligt in Luxemburg. Snel het Duitse vlaggetje weer neergehaald en verwisseld voor een Hollands topvlaggetje als zijnde bezoekersvlag voor Luxemburg.

Luxemburgse douanemensen zijn naar mijn mening de beleefdste die ik op deze tocht gezien heb. Nadat ik het kantoor, een caravan op het jachthaventerrein, had betreden stond de ambtenaar op en kwam van achter zijn bureau vandaan om mij de hand te schudden als was ik een oude bekende van hem. Hij stelde zich voor en bood me een stoel aan, informeerde hoelang we van plan waren te blijven. In onze paspoorten had hij geheel geen interesse.

Na de bootgegevens en de naam van de schipper overgenomen te hebben van de Franse vlaggebrief kreeg ik een doorslag van het epistel met de mededeling dat hij dit bij vertrek uit de haven terug moest hebben, als hij door omstandigheden afwezig was moesten we het maar onder de deur schuiven.

Maandag 18 mei

Van het vriendelijke Schwebsange, waar we onze overgebleven munten uit Frankrijk en België kwijt konden aan T-shirts en Luxemburgs bier, vervolgden we onze tocht over de steeds mooier wordende Moezel met zijn ontelbare wijngaarden, naar de oudste stad van Duitsland, de oude Romeinenstad Trier. De temperatuur was in de afgelopen dagen opgelopen tot ongeveer dertig graden, wat onze koude start geheel goedmaakte.

Nu blijkt het profijt dat men heeft om de Doerakent er af te kunnen halen. Lieflijke dorpjes en stadjes tegen de heuvels, geen drukke beroepsvaart en een vlotte bediening van de sluisen, waar we nu gebruik konden maken van de jachtensluis, welke meestal gelegen is naast de grote sluis. Als men de bediening na één sluis door heeft geeft het schutten geen enkel probleem. Gebruiksaanwijzing bij de bedieningsknoppen in het Duits en Frans. Met een handel stelt men de gewenste vaarrichting in, op of afvaart waarna men op een knop drukt welke de sluis in bedrijf stelt.

Staat de sluis beneden, moet men uiteraard eerst opschutten.

Elke schutting duurt toch wel 20 minuten. Men heeft ook de mogelijkheid om met de beroepsvaart mee te schutten als er in de sluis kolk plaats over is.

Voor de sluis van Trier ligt het clubschip van de Marineverein Trier aan stuurboordzijde van het vaarwater, waar men langszij mag afmeren. Dit schip is een tot clubhuis verbouwde mijnenveger. Restaurant en bar zijn hier aanwezig. Het enige bezwaar is, de afstand van hier tot het centrum van de stad. In het schip kan men eventueel een taxi bellen.

Op dinsdag 19 mei een rustdag genomen en Duitslands oudste stad bezichtigd. Een vrolijke stad met zeer veel winkels en warenhuizen. De grote bezienswaardigheid van Trier is wel het door de Romeinen gebouwde amfitheater, wat evenals de andere vele opgravingen uit dit tijdperk een bezoek waard is.

Woensdag 20 mei

Om 9.00 uur gestart en via de bootsschleuse van Trier onze weg vervolgd, met als bestemming de haven van Bernkastel/Kues.

Bij de sluis van Detzem aangekomen bleek de jachtensluis in onderhoud te zijn, zodat we in de grote sluis mee moesten schutten, wat toch langer duurt dan met het kleine sluisje, zeker drie kwartier nam het in beslag alvorens de deuren aan de andere kant voor ons opengingen.

De andere jachtensluisen waren gelukkig al opgeknapt wat bleek aan de verse teer aan de volgende sluis.

Om 17.00 uur meerden we af te Bernkastel. Men heeft de keus uit een gemeentelijke kade, onrustig door de vele rondvaartboten, of aan de drijvende steigers van de plaatselijke watersportvereniging of aan de eveneens drijvende steigers van de camping.

Wij kozen voor het laatste vanwege de beschikbare ruimte daar.

De volgende morgen donderdag 21 mei, het was nog steeds prachtig weer, het stadje Bernkastel ingegaan voor inkopen, en kwamen terug met enige flessen Moezelwijn van bijzondere kwaliteit, na eerst diverse jaartallen geproefd te hebben in de wijnkelder van de firma Zimmerman, vlakbij het stationnetje.

Om half twaalf losgegooid om onze tocht voort te zetten. De vele pitoreske dorpjes die gepasseerd werden nodigden steeds weer uit om op de gevoelige plaat vastgelegd te worden. Deze dag slechts twee sluisen gepasseerd, waarvan we de eerste tegen hadden en op een totale wachttijd van 40 minuten kwamen voor we zelf konden schutten.

In de middag meerden we af in de vluchthaven van Alf. Afmeren wel mogelijk, maar het is aan te raden om vrij te blijven van de kade door een achteranker uit te gooien. Langsvarende schepen veroorzaken een deining die in de lengterichting van het haventje staat, en wordt door de steile kademuur teruggekaatst.

Vrijdag 22 mei

Van Alf, gelegen bij kilometer 82, naar Bürgen. We hadden besloten om enige korte afstanden te gaan varen om onze voorsprong, die inmiddels was opgelopen tot twee dagen, op de Moezel te benutten. De eerste sluis op deze dag was die van Neef, ook wel St. Aldegund genoemd. Dit komt dat beide plaatsen ieder aan een oever van de Moezel liggen. Het verval in de sluisen varieert van 6 tot 9 meter. De lengte van de bootsschleuse is 18 meter en de breedte 3.40 meter, zodat onze doerak er met de fenders haast inrolt.

De grote sluisen hebben de volgende afmetingen: lang 170 meter, breed 12 meter. Een duweenheid bestaat hier uit twee bakken en neemt de hele lengte van de sluis in beslag.

We passeren nog de sluis van Müden om tegen 16.00 uur af te meren in de jachthaven annex camping van Bürgen. Goede haven, het dorp is ongeveer twee kilometer verwijderd.

Zaterdag 23 mei

Onze laatste Moezeldag. Om 7.30 uur gestart om reden dat we voor de middag in Koblenz moesten zijn omdat de winkels op zaterdagmiddag sluiten, uitgezonderd de eerste zaterdag van de maand. In Koblenz dieselolie getankt, de eerste maal na Agimont, we hadden ook nog 125 liter brand-

stof in jerrytanks uit Nederland meegenomen. We meerden af in de jachthaven van de Segel und Motor-Yacht Club Koblenz, waar we zeer gastvrij werden ontvangen.

We werden per auto naar de dichtsbijzijnde supermarkt gebracht, omdat het toch al tegen sluitingstijd liep.

Terug in het clubhuis trakteerden we onze gastheren op een versnapering. Gesprekken kwamen op gang, de tijd vloog om zodat we laat in de middag, niet zo vast op de benen staand, naar boord teruggingen.

Zondag 24 mei

De laatste sluis op de Moezel, de jachtensluis van Koblenz stond voor ons op de goede hoogte maar de deuren bleken aan beide kanten gesloten te zijn. Eén druk op de knop en tot onze verbazing kantelde de deur in het water, in plaats van als alle vorige deuren gewoon open te draaien. Deze sluis was de snelste van alle die we op de Moezel hadden "genomen". In 5 minuten waren we beneden en zwaaide de deur hier gewoon open. Bij het verlaten van de sluis is het zaak goed tussen de betonnening te blijven door de vele ondiepten die hier zijn.

Doordat de vaargeul haaks over de rivier loopt, staat er een flinke dwarsstroom. Ook moet men beslist onder de gemerkte bogen van de bruggen doorvaren.

En daar is ze dan, de "Deutsche Eck" met stroomafwaartse voorbij schietende schepen en kruipende stroomopwaarts op Europa's slagader, de Rijn. Even opletten op de stroomafwaartse schepen, dan snel oversteken en meedoen aan de race terug, richting Nederland.

De gemiddelde stroomsnelheid bedroeg 5 km, in rivierversmallingen kan deze echter oplopen tot 7 km per uur.

Opletten op blauwe boren en vlaggen, daarna gewoon meedoen met "overtje wisselen", dit wordt ook verwacht door de beroepsvaart.

We legden op deze dag een afstand af van 119 km, te weten van Koblenz tot Hitdorf in een vaartijd van 7.10 uur. We hadden Hitdorf niet toevallig uitgekozen, maar vanwege daar wonende kennissen.

Tussen Koblenz en Hitdorf vind u voldoende jachthavens. Tot Bonn is het nog wel aantrekkelijk varen, maar na deze plaats wordt het snel minder mooi, ook de lucht krijgt een minder aantrekkelijk aroma, wat men kan vergelijken met de geur van sperciebonen tot poffertjes toe, alleen staan deze wel overal aan te branden.

In Keulen passeerden we een goede jachthaven in het centrum door een stenen dam van de rivier gescheiden, zodoende vrij van golfslag.

Maandag 25 mei was een geplande rustdag.

Dinsdag 26 mei

We vertrokken uit de goede jachthaven van Hitdorf om verder de Rijn af te zakken.

Van KP. 707 naar KP. 812, de jachthaven van Wesel, welke we op een eerder gemaakte tocht al eens aangedaan hadden.

We legden een afstand van 105 km af in 6 uur en 25 minuten. Geen heuvels of bossen meer, alleen maar traag opvarende en snel afvarende schepen, en veel industrie. Niet aantrekkelijk, maar een snelle manier om naar huis te komen.

Door het Ruhrgebied met zijn vele insteekhavens, en zeer druk havenverkeer. Veel plezier ook hier van de marifoon, het kruisende verkeer meldt zich als het de haven verlaat, waarop de op- of afvaart zich meldt en daarbij de kilometerraai doorgeeft waarin deze zich bevindt. Alleen al door mee te luisteren komt men niet voor verrassingen te staan.

In Duitsland is de Rijn tot op honderd meter gemerkt met borden op de wal, zodat men een goede oriëntatie heeft.

Aangekomen in Wesel, afgemeerd bij één van de drie verenigingen, en in het clubrestaurant heerlijk gegeten.

Woensdag 27 mei

Om 9.00 uur ontmeerd en koers gezet naar de Nederlandse grens, die om 12.35 werd bereikt. Zonder problemen de douaneformaliteiten afgehandeld en doorgevaren naar Arnhem om inkopen te doen voor de komende dagen.

Kaarten en boeken waarmee deze tocht gemaakt is:

| | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Waterkaart België en Noord Frankrijk | : uitgave ANWB |
| Inlichtingenbladen te bevaren wateren | : uitgave ANWB (kosteloos) |
| Kaart België en Noord Frankrijk | : uitgave Born |

(op deze kaart staan de sluisen ingetekend)

Wegenkaarten uitgegeven door Instituut National Géographique, de zgn. Carte Touristique, nummers 5 - 10 - 11 - 23, verkrijgbaar bij sommige filialen van V & D of de Bijenkorf, en zeker bij de Fa. Allert de Lange, Damrak te Amsterdam. Zeer duidelijke kaarten, schaal 1 : 1000000, zelfs de sluisen staan hierop aangegeven.

Mosel Handbuch en Rheinhandbuch, uitgegeven voor DSV-Verlag Duitsland, in samenwerking met de DMV. Verkrijgbaar bij: Fa. Harri te Amsterdam en Observator Rotterdam.

Het boek: Inland waterway's of France, ook verkrijgbaar bij bovengenoemde adressen.

Verdere gegevens:

- aantal gevaren kilometers over het traject Heusden-Arnhem 1.210 km
- aantal sluisen: 121
- gebruikte hoeveelheid brandstof: 410 liter
- er werd gevaren met een Doerak 950 PAV, motorvermogen 62 PK

Resumerend: een zeer aantrekkelijke tocht, door het sterk afwisselende traject zeer aan te bevelen. Wel heeft men vier weken nodig in verband met eventuele tegenslagen, en de nodige rustdagen.

VERSLAG ZOMERTOCHT 1981 - NOORDHOLLAND - RANDMEREN
deelname 10 boten

Zaterdag 4 juli officiële start vanuit de jachthaven "Westergoot" te Dordrecht.

Gestart met 4 boten waarna tot Uithoorn de colonne was uitgegroeid tot 9 boten.

Bij Gouda moest "Dut is tie" zijn mooie imperial voor zijn surfplank afbreken omdat de bruggen zondags niet werden bediend.

Bij Zwammerdam afgemeerd, alwaar wij de volgende morgen door een vrachtschip van de grondpennen werden losgezogen.

Maandag 6 juli naar Uithoorn waar boodschappen werden gedaan en er nog 2 deelnemers bij kwamen.

Daarna naar Amsterdam waar de thuishaven een onzer leden ons zeer gastvrij ontving.

Dinsdag 7 juli door Amsterdam en via het "IJ" naar "Zaanse Schans" Wormerveer en Alkmaardermeer.

Het was prachtig weer en de surfplank kon nu gebruikt worden. Omdat het weer zo mooi was werd besloten de barbecues tevoorschijn te halen alleen het vlees ontbrak.

Een van onze deelnemers per boot op zoek naar een slager maar de enige slager die gevonden werd was met vakantie, dus die pret ging niet door.

Woensdag 8 juli via Purmerend naar Edam.

In Edam bleek een van de vele bruggetjes door de warmte ontzet te zijn.

De bruggenwachter moest versterking halen om het zaakje te klaren. Na enig slijpwerk en voor een beetje vertraging ging dan eindelijk de brug open.

Donderdag 9 juli via Marken naar Monnickendam gevaren.

In de Gauwzee werden de ankers uitgeworpen en de bezweette schippers te water gelaten.

Vrijdag 10 juli met slecht zicht windkracht 3 en de wind uit het oosten werd eenparig besloten het IJsselmeer over te steken om de Zuidersluis te bereiken en daarna de Flevopolder te veroveren. Zo gezegd zo gedaan.

Door onze leider met kompas voorop en via het "bakkie" in contact met zijn mede schippers werden de schepen goed bij elkaar gehouden zodat alles prima verliep.

We kwamen ongeveer 1 km uit de koers bij de bewuste Zuidersluis aan. Daarna volgde nog een sluis waar we met Hilversum 3 uit luidsprekers verwelkomd werden en ook nog een goede reis toegewenst de Flevopolder invoeren.

Onvoorstelbaar, 35 km lang geen tegenliggers.

Het water lag vol afgemaaid bermgras en wierpotten en schroeven hadden het zwaar te verduren.

Aan het eind van deze mooie tocht wachtte ons de totale verrassing van het Larserbos.

Een prachtig natuurgebied waar de bevolking waarschijnlijk niet vaak een boot had gezien, laat staan zoveel Doerakken want er werd ons gevraagd of wij daar op trailers waren gebracht.

Zaterdag 10 en zondag 11 juli zijn we daar gebleven.
Er werd gezwommen, gesurfd, bijbootjes gebruikt en ook nog gebarbecued.
Boodschappen in Lelystad werden er ook nog gedaan op zaterdagmiddag wat werkelijk een wereldreis bleek te zijn.
Een schipper van een der doerakken was op de vouwfiets de omgeving gaan verkennen en werd uren vermist.

Maandag 13 juli werden we uitgeleide gedaan door een vliegtuigje dat aldaar rondvluchten verzorgt en ons tijdens het weekend ook regelmatig bezoekt.

Via het Ketelmeer naar de Roggebotsluis gevaren voor overnachting.
De komplette bemanning werd aldaar in de Bleipoot gestouwd waarna we naar een km verderop gelegen restaurant ons te buiten zijn gegaan aan lekkere hapjes.

Dinsdag 14 juli via Elburg naar het Piereiland gevaren met zeker windkracht 6 alwaar al was het weer niet zo gunstig de barbecues weer werden gebruikt.

Woensdag 15 juli op naar Spakenburg waar met veel moeite voor alle doerakken een ligplaats werd gevonden.
Daar werden de boten gratis van een teerlaag voorzien aangezien een botter achter 4 van onze doerakken gelegen een grote beurt kreeg.

Donderdag 16 juli zijn we naar Weesp gevaren alwaar het afscheidsdiner werd gehouden omdat de volgende morgen onze groep uiteen zou vallen in 2 partijen, namelijk west en zuid.

Vrijdag 17 juli met 3 doerakken de Vecht gedaan en dwars door Utrecht gevaren.
Overnachting in Vreeswijk.

Zaterdag 18 juli thuisreis via Woudrichem waar getracht is slot Loevestein te bezoeken.
Dit is ons gedetailleerde verslag en we mogen wel zeggen dat het een zeer geslaagde tocht was die zeker om navolging vraagt.

Leny en Kees Verburg

VERSLAG VAN DE MINI-ZOMERTOCHT MARK EN DINTEL
duur 8-12 juni 1981, deelname 7 boten

De Biesbosch Pinkstertocht was een goede gelegenheid om ook eens de Mark en Dintel te bezoeken. Een uithoek van het land, waar men normaal niet gauw komt, want het is een typisch geval dat tussen tafellaken en servet pleegt terecht te komen. Het gebied wordt wel als doorvaart naar Zeeland benut maar is ook weer te beperkt om er een vakantie van drie weken aan te wijden. Vanaf de weg en uit de trein ziet het kanaal er wel aardig uit, erg stil en landelijk. De omgeving, westelijk Noord-Brabant, daarentegen is nu niet bepaald een gebied dat bekend staat om zijn landschappelijk schoon. Maar misschien zou het van het water af gezien nog wel meevallen, dat is meestal het geval. En inderdaad, het viel mee, althans zolang men van het mooi gelegen Oosterhout naar de prachtige jachthaven in het volkomen lege poldergebied van Dintelmond vaart. De kleine, maar zeer gastvrije jachthaven van Breda, waar met kunst en vliegwerk plaats voor alle zeven boten was gemaakt, ligt vlak bij het centrum van de stad. Oosterhout is als haven wat moeilijker: getijde-invloed, bazaltbeschoeiing en geen steigers in de zwaairom, maar wel ducdalven. Terheyden heeft een pas ingerichte, zeer sobere en zeer dure jachthaven voor overnachtingen, maar wel gratis voor boodschappen doen. In Dintelmond lagen we in een prachtige vrijwel lege haven, die nog in aanbouw is, de omgeving is industrieterrein, polder en zeedijk. Daarachter ligt het Volkerak. Zeer, zeer winderig. Verder zijn er onderweg geen havens van enige betekenis. In de haven van Oudenbosch loost een riool grote hoeveelheden pikzwarte, naar rotte eieren stinkende troep. De haven van het stadje Dinteloord is evenmin aan te bevelen als aanlegplaats: deze haven is niet alleen zeer ondiep en vuil, maar er is geen ruimte voor passanten tussen de vele woonschepen.

Het uitgangspunt van de Doerakclub is om op alle in clubverband georganiseerde tochten de voorgeschreven vaarsnelheden correct in acht te nemen, zodat de naam van de Doerakclub niet in discrediet geraakt en we als club ook de komende jaren in die vaargebieden nog welkom zullen zijn. Op de toch wel brede Mark en Dintel vergde deze clubregel van menige deelnemer het uiterste aan zelfbeheersing.

Nadat we in Drimmelen hadden overnacht en getankt werd doorgevaren naar Heusden, waar we door de havenmeester een ligplaats hadden toegezegd gekregen in het oude haventje vlak bij de trap. Het zeer geslaagde slotdiner gebruikten wij in het vlak daarbij gelegen restaurant "De Gouden Leeuw", waar Mart Bultman de tocht met een gloedvolle toespraak besloot.

Jopie en Ger Bakkenes

SCHROEFAS- EN SCHROEFASKOKER- SPECIALIST.

A. WEYER

Nieuwkuyksestraat 29

5253 AC Nieuwkuyk

Tel. 04108 - 2464

SPECIALITEIT:

Reparatiekokers en -assen voor alle Doeraktypen

VERDER LEVEREN WIJ:

- stuurwerken
- roertaatsen
- quadranten
- taatspotten
- roeren
- katrolhouders

REPARATIES VAN ASSEN EN KOKERS BINNEN 2 x 24 UUR

MODEL VETGESMEERDE SCHROEFASINSTALLATIE:

