

OKTOBER 1982



DOERAK

CLUB

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

Ph.G. de Lange	voorzitter
H.S.M. Happel	vice-voorzitter
G. Bakkenes	secretaris
Mevr. A.A. Jonker	penningmeester
Mevr. M. Plooij	
C. Purmer	
G.J. Scholten	

Secretariaat:

Giro 480542

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

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

oktober 1982

Aan de leden van de Doerakclub.

Dit najaar zal door menig rechtgeaard Doerakvaarder de boot met weemoed "winterklaar" gemaakt zijn.

Na een zomer met zoveel zonuren hebben we alles ingehaald, wat we in de afgelopen jaren hebben moeten missen.

En dan nu de voorbereidingen voor een seizoen zonder boot, maar wel al plezier vooraf als we denken aan het seizoen '83, want dan is daar het lustrum van onze club.

Ons lustrumcommissie/bestuurslid Jan Scholten zal U op de komende ledenvergadering nadere gegevens verstrekken, de plannen zijn in ieder geval veelbelovend, zoals U verderop in dit blad in het kort reeds kunt vernemen.

Wij rekenen natuurlijk op een groot aantal deelnemers, houdt dus de datum van het lustrum goed in het oog!

LEDENVERGADERING Zaterdag 20 november 1982

Convocatie

Hierbij nodigen wij de leden en hun bemanningen uit tot het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering te houden op zaterdag 20 november 1982 te 14.00 uur in Motel Maarsbergen. Zaal open: 13.30 uur.

Na afloop van de vergadering kan er in het restaurant gezamenlijk worden gegeten, voor plaatsbespreking in het restaurant zal tijdens de rondvraag het aantal gegadigden worden nagegaan.

AGENDA

1. Opening
2. Notulen
3. Ingekomen stukken
4. Verslag secretaris
5. Verslag penningmeester
6. Benoeming Kascontrolecommissie
7. Activiteiten 1983
8. Rondvraag
9. Sluiting
- Pauze
10. Lezing over luchtverwarming door de heer J. Mol (02940-14126)

Toelichting op de agenda.

Punt 4: Verslag secretaris

Ook dit jaar mochten de Pinkstertochten zich weer verheugen in de belangstelling van een groot aantal leden.

Het aantal deelnemers van beide tochten bedroeg 45 boten.

Veel dank zijn wij verschuldigd aan de organisatoren, die het door hun inzet hebben mogelijk gemaakt dat de deelnemers een paar zeer prettige dagen mochten beleven: Van Amson, Valentijn, Van Dijk, Stijger, Marja Vossen en Helleman (Kaag) en Verburg, Leechburg Auwers en Den Dikken (Woudrichem).

De Zomertocht naar Noord-Holland trok 19 deelnemers, de voorlopige organisatoren van deze tocht, de families De Lange en Happel kunnen terug zien op een zeer geslaagd resultaat van al hun inspanningen en zorgen.

Als bijzonderheid kan worden vermeld dat alle Doerakclubtochten in 1982 werden begunstigd door bijzonder goede weersomstandigheden.

Een overzicht van de deelnemende boten volgt hieronder.

DEELNEMERS DOERAKCLUBTOCHTEN 1982

Kaag	Woudrichem	Zomertocht
Lasata II	Vrouw Martje	Lasata II
Watervrouwe	Helena	Watervrouwe
Le Ciochard	Dut is tie	Le Clochard
Waterleeuw	Tante P	Waterleeuw
Geertje III	De Bolle	Geertje III
Jumboetje	Sans Peur	Jumboetje
Beuk II	Rakker	Beuk II
Johanna Maria	Jansje	Johanna Maria
Aegir	Stella II	Stella II
Inshore	Doe Rakker	Doe Rakker
Marskramer	Knorres	Knorres
Doordouwer	Damloper	Damloper
Marith	Kryptos	Tjonge Tjonge
Buffie	Phoca	Ricohebra
Butskop	Freya	Toto
Gypsy Queen	Free as the Wind	Siwi III
Draaitol	Skendel	Scharrelaar
Zeehond	Aquarius	Boekanier II
Rocara	Bleipoot	Happy
Pladju II	Sanru	
Cantelaer	Ansly	
Elisabeth		
Dries		
Drammer		

Op de algemene ledenvergadering in maart 1982 is besloten de contributie met ingang van 1983 te stellen op f 25,- per jaar.

Tevens werd Mary Plooij gekozen tot lid van het bestuur en daarna werd bekend gemaakt welke taken, die voordien werden uitgeoefend door het secretariaat, vanaf dat moment onder de verantwoordelijkheid van de andere bestuursleden zouden vallen.

Overgedragen aan:

Scholten
Mevr. Jonker
Happel en De Lange
De Lange
Scholten
Purmer
Mevr. Jonker
Mevr. Plooij

Taak

Coördinatie Pinkstertocht Kaag
Coördinatie Pinkstertocht Woudrichem
Coördinatie Zomertocht Noord-Holland
Coördinatie overige Zomertochten
Coördinatie Lustrumactiviteiten,
vertegenwoordigen bestuur naar buiten
Presentielijst en kennismaken met nieuwe leden
Beheer clubwimpelvoorraad en de verkoop aan de leden
De verzorging van het Doerakclubblad (met uitzondering
van de convocatie voor de vergaderingen) en de ledenlijst

De Lustrumcommissie 1983 bestaat uit de heren Scholten, Mijsberg en Tenge.

Mevr. Vossen heeft zich bereid verklaard zitting te nemen in de redactiecommissie van het Doerakclubblad.

Punt 7: Activiteiten 1983

Pinkstertochten:

Wie organiseert, waar?

Lustrum:

Amsterdam 23/24 juli 1983;
mededeling stand van zaken

Zomertochten:

Wie organiseert een zomertocht aansluitend aan het Lustrum,
dus 25 juli 1983 vertrek uit Amsterdam?

Wie organiseert eventueel een tocht op een andere datum?

CONTRIBUTIE

Zoals U al op de maartvergadering van '82 (zie ook het verslag van onze secretaris hiervoor) hebt gehoord, is de contributie voor 1983 op f 25,- gesteld. Gaarne even Uw contributie bijdrage op giro 480542 ten name van de Doerakclub, Van Boetzelaerlaan 5 te Wassenaar.

Mocht U reeds f 20,- hebben overgemaakt, dan ziet onze penningmeester nog graag Uw resterende f 5,- tegemoet.

Het verenigingsjaar van de Doerakclub loopt van 1 januari tot en met 31 december, loopt dus gelijk met een kalenderjaar.

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden, uiterlijk in de maand november van het lopende jaar voor het volgende verenigingsjaar.

Doerakwimpel

Indien U ook in 1983 met een fiere Doerakwimpel wilt varen:

voor f 10,- overgemaakt op giro 480542 ten name van de Doerakclub krijgt U Uw wimpel p/o franco toegezonden.

Enkele data voor 1983

Pinksteren 1983 22/23 mei

vacanties kleuter/basisonderwijs	Nrd/Zd Holland	: 23/7-04/9
	Zeeland/N Br/Limb	: 25/7-07/9
	Overige	: 2/7-21/8

voortgezet onderwijs	Nrd/Zd Holland	: 16/7-28/8
	Zeeland/N br/Limb	: 2/7-14/8
	Overige	: 9/7-21/8

LUSTRUM 1983

Het lustrumfeest ter gelegenheid van het 15-jarig bestaan van de Doerakclub zal gehouden worden in Amsterdam en wel op 23 en 24 Juli 1983.

De voorbereidingscommissie, bestaande uit de heren H. Mijsberg, W. Tenge en G.J. Scholten (coördinator met het bestuur), heeft inmiddels enkele plannen geformeerd en is momenteel bezig deze verder uit te werken.

Wij hopen U tijdens de komende najaarsvergadering uitvoerig te kunnen berichten omtrent het gehele lustrumprogramma.

Toch willen wij nu reeds een tipje van de sluier oplichten en U enkele hoogtepunten aankondigen.

LUSTRUMPROGRAMMA (wijzigingen voorbehouden).

Zaterdagmiddag 23 juli aankomst van Doerakkers in Amsterdam op de gereserveerde ligplaatsen van het Marine établissement. Zondag denken wij de volgende activiteiten te organiseren:

1. vaartocht door Amsterdamse grachten met een beperkt aantal Doerakschepen.
2. Puzzletocht te voet langs historisch interessante en bijzondere gebouwen en huizen aan de grachten.
3. Feestelijke vaartocht met buffet a/b radersalonboot Kapitein Kok, vertrek Oostelijke Handelskade vlakbij Marine établissement waarbij we via de Oranjesluizen het IJsselmeer zullen opvaren.

Aansluitend op ons lustrum denken wij op maandag vanuit Amsterdam enkele zomertochten te laten vertrekken.

U zult ongetwijfeld begrijpen dat voor het afmeren van een groot aantal Doerakschepen, uitgifte van stickers, monsterboekjes etc. assistentie benodigd is. Ook het feest a/b van de Kapitein Kok met versiering, uitgifte scheepsgeld en andere activiteiten vereist assistentie en derhalve vragen wij medewerkers en medewerksters.

U kunt zich opgeven bij één der leden van de voorbereidingscommissie.

Vergeet niet reeds nu de data in Uw agenda te noteren, 23 en 24 juli 1983, Amsterdam.

Indien U niet in de gelegenheid bent om per schip naar Amsterdam te komen, is het van belang te weten dat het Centraal Station op slechts 15 min. loopafstand is gelegen van zowel de radersalonboot Kapitein Kok als het Marine etablissement.

Tot zover het voorlopige lustrumprogramma, op de najaarsvergadering hoort U er meer over.

G.J. Scholten.

MET DE DOERAK 850 ER OP UIT NAAR MAAS-MOEZEL-RIJN.

Nee, echt vakantieweer was het niet die 25e mei 1982. Ons vertrek was echter op die dinsdag geplanned en wij hadden er, na de lange winter, wel zin in eens lekker op uit te gaan. De harde ZW aan stuurboord-voor beloofde niet veel goeds. Op het N. Hollands kanaal ging het nog wel maar later op het Alkmaardermeer sloeg het buiswater zelfs over de kap ...!

Naar mate het echter tegen de middag liep, nam de wind af; het zonnetje kwam door en toen wij om kwart voor zes te Ouderkerk a.d. Amstel afmeerden was het ongelooflijk mooi weer en windstil.

Logisch dat wij dit als een goed teken beschouwden voor de komende weken.

Met een omweg over de Kager plassen kozen wij ligplaats in Gouda aan de Kromme Gouwe en of het zo had moeten zijn kregen wij later gezelschap van de fam. Purmer - deskundig op het stuk van Franse sluizen - en zeer bevaren "Doerakkers". Onomwonden gaven zij hun mening over de door ons gedachte tijd van vier weken om de Maas - Moezel - Rijntocht te doen.... en zij kregen gelijk. Na precies zes weken en twee dagen meerden wij weer af aan onze steiger te Schagen. Intussen bleef het avontuur voor ons open.

In de komende dagen voeren wij gezamenlijk op en sloten meer Doerakken aan om deel te nemen aan het Pinksterweekend te Woudrichem, waar wij tenslotte met tweentwintig boten afmeerden op gereserveerde plaatsen. Goed werk van de voorbereidingscommissie! 's Avonds, na een genoegelijk samenzijn, een echt scheepsdiner met stampot en worst in het clubhuis van de WSV Woudrichem.

Het moet een leuk maar ook indrukwekkend gezicht zijn als daar zo'n ruim twintig boten van gelijk type de 1e Pinksterdag in slagorde opvaren naar een grindgat aan de afgesloten Maas. Netjes op rij gelegd, aanschouwt men even later op de hoge kant een gevarieerd gezelschap dat zich tegoed doet aan de goede dingen des levens onder de slogan "sherrystop" maar waar ook de limonade rijkelijk vloeit, al naar men wenst en dit alles begunstigd door zeer fraai weer met een temp. van liefst 24°C. Echt zomers dus.

In de komende dagen zou het kwik zelfs tot 33°C oplopen en zo tropische waarden bereiken, echter vergezeld van dito onweer. Te Mook namen wij afscheid van onze tochtgenoten en zetten onze reis voort onder een onweersachtig weertype met veel buien en kwamen via Venlo donderdag 3 juni aan te Maastricht. Na boodschappen doen en tank vullen bij de fa. Jansen via Ternaaien naar Luik alwaar wij te 18.45 u in de stalshaven afmeerden om daar ook de volgende dag, zaterdag 5 juni te vertoeven onder stralende regen! Overigens werden wij zeer onvriendelijk bejegend door de havenchef die ons in vloeiend Frans opcommandeerde ten burele te komen. Het had er niet van! Gelukkig kregen wij steun van onze Belgische burenen, die zijn optreden met stijgende verbazing hadden aanschouwd en ons later verklapten dat hij wel meer onheus optrad tegen buitenlanders. Men zij gewaarschuwd. 's Zondags zetten wij onze tocht weer voort en verkeerden in de volgende sluizen weer in gezelschap van vier andere Hollandsche boten - waarvan drie Doerakken - terwijl van enige beroepsvaart geen sprake was.

Inmiddels was het weer weer mooi geworden, helaas voor korte duur want een paar dagen later werd het niet warmer dan ca 18°C, wolken en regen met NW wind tot 4-5. Een voordeel was dat wij de wind mee hadden. Geleidelijk knapte het echter weer op hoewel er veel wind bleef, zelfs tot windkracht 7, en met zulke wind achter de vele sluizen invaren is geen sinecure. Vooral de zg. automatische sluizen vergen heel wat stuursmanskunst om met harde wind achter de bedieningsstaak 15 sec. ingedrukt te houden en zo moesten wij de manoeuvre wel eens herhalen. Voorwaar geen gemakkelijke opgave. Voor ons als kustbewoners was het zeer opvallend dat wij 's nachts steeds windstilte hadden. De vaart de Meuse op en het Canal de l'Est ervoeren wij letterlijk als sprookjeachtig en gaat door een zeldzaam rustig natuurgebied. Vooral het nagenoeg ontbreken van beroepsvaart op dit traject maakt het varen tot een waar genoegen en niet vermoeiende bezigheid.

Direkt na onze aankomst in Frankrijk echter - na op zeer voorkomende en zeer vriendelijke wijze door de douane te zijn verwelkomd en afgehandeld - in het Souterrain d'Ham raakte aldaar een paar meter nylon sleepstros in onze schroef...! Gelukkig wisten wij ons hiervan te ontdoen door snel achteruit te slaan en bewaren het nu als souvenir.

Inderdaad, de sluiswachters in Frankrijk zijn niet de voorkomendste. Ook flessenbier en/of sigaren schijnen weinig invloed te hebben op de volgende bediener; kom beslist ook niet tussen 12 en 13 uur tenzij je ook op dit stuk 'doe-hetzelfver' bent. Enig spring-en-klauterwerk moet je dan wel overwinnen om op de wal te komen want het ontbreekt ten enenmale aan remmingswerken o.i.d.

Als ik nu stel dat de sluiswachters niet allen even voorkomend zouden zijn, kan dit best liggen aan hun konditie daar wij opmerkten dat vele min-of-meer invalide zijn. Hier en daar hebben wij dan ook mee geslingerd, maar pas op zelf te beginnen wandt dan sta je er ook gelijk alleen voor! Om nog maar even een beetje door te "sluizen"... "het is een gemis dat geen behoorlijke kaarten van de Meuse verkrijgbaar zijn waarop alle sluizen zijn aangegeven; bij vele sluizen ontbreken plaatsnamen terwijl ook nergens plaatsaanduidingen langs de route voorkomen, of, als zij wel op de sluis zijn aangegeven weer niet op de kaart staan". "Zo kun je gemakkelijk een dag varen zonder je te kunnen oriënteren waar je nu eigenlijk bent." "Op vragen aan het personeel krijg je hoogstens een haast onverstaanbare binnensmonds gemompel waaraan je geen touw kunt vastknopen." "Als het zo uitkomt licht men je wel in, maar in zo'n tempo dat het ook weer niet te volgen is, mét een vermaning dat je dat toch wel kunt weten!" "Toegegeven, ons Frans is ook niet je dát, maar we konden ons hiermede in het verleden redelijk goed behelpen." Wij zijn best wel bereid e.a. te relativieren en resumerend te stellen dat op honderd sluizen best wel enkele zullen zijn waar het niet zo prettig ging, maar dáár zit 'm nu net de kneep. "Als je een openstaande sluis invaart en een stel stoere jonge kerels zelfs de opvallende service biedt om de lijnen aan te pakken, maar vervolgens de inlaatschuiten in zulk een razend tempo opendraaien dat zich een ware vloedgolf aandient en je je een waterskier voelt, vraag je je wel af waar dát nu weer voor dient."

Een heel bijzondere is ook - zoals een Duitser hem noemde - de "Badewannesluis". Dit is een sluis zonder zijwanden doch in plaats hiervan flauw schuin oplopende vlakken zodat er geen mogelijkheden zijn om te "landvasten". Een voordeel was dat zo iets niet zo snel volloopt. Met ongeveer drie keer ronddraaien lukte het ons zonder schade de sluis te verlaten. Vermeldenswaard is nog dat geen enkel bord aangaf dat zich daar een sluis bevond en ook op de naastgelegen brug over de stuw geen invaartverbodsborden aanwezig waren!!

Na ca 85 uur varen vanaf Mook komen wij dan bij Toul op het Marne-Rijnkanaal en door de tunnel van Foug. Zo'n tunnel betekent weer een nieuw evenement en, alhoewel niet geheel onverlicht, bewees onze schijnwerper hier goede dienst. Vooral door het hel verlichte "muizengaatje", i.c. de uitgang op ruim 2,5 Km, zie je anders niet veel van de perrons welke aan beide zijden van de vijf meter brede vaargeul liggen. Waren wij tot dan steeds omhoog gesluit, na de tunnel begint de afdeling. Men "gooit" je in rap tempo via veertien ruime sluizen naar schatting zo'n 95 meter omlaag. Al deze sluizen zijn elektrisch bediend en het ging soms zo vlug dat wij - de traag bediende Maassluizen gewend zijnde - met een noodsprong aan boord moesten zien te komen om te voorkomen dat wij ons huis tien meter lager zouden zien liggen. Inmiddels hebben wij dan het verste punt gehad, zijn a.h.w. op de thuisreis en varen al op de Moezel. Achteraf kan ik stellen: "De Maas en Rijn moet je doorstaan om de Moezel te mogen genieten!!" Geweldig! Wat een verademing! Welk een genoegen en welk een lust is het, op dit brede, kalm stromende water te varen. Door zijn vele bochten komende ontvouwt zich telkenmale een ander panorama van natuurschoon afgewisseld met pittoreske stadjes, oude burchten en sierlijke bruggen. De spaarzame beroepsvaart verstoort niet in het minst de paradijselijke rust van dit geheel. Slechts nu en dan passeert een plezierboot vol vrolijke kinderen en passagiers als een grote witte zwaan om achter de volgende bocht te verdwijnen terwijl de zweem van genoegen welke haar omstraalt als ware het een schim nog even blijft hangen...

En dan die sluizen! Geen geslinger, geen bonken en stoten, geen luimige bedieners! Kortom: "geen geëmmer." Staan de lichten goed, je vaart er maar in, maakt halfvast met een lijntje aan een van de vele bolders en zonder slag of stoot verlaat je het bekken een minuut of tien later. Veelal lagen wij als enige in de sluis van 170 lanf x 12₃ meter breed x - vaak - 7 meter diep. Een héle plas water van 15000 m³ om onze 15 m³ te gerieven! Het duizendvoudige. Met de bootsluizen in het Duitse deel hadden wij aanvankelijk niet zoveel geluk. Die bootsluizen liggen terzijde van de

grote sluizen, zie boven, en hebben een afmeting van 18x3,40 m. Zij zijn ingericht voor zelfbediening. De handel in de goede stand, druk op de knop en ... automatisch gaat de deur open voor de uitvaart als het water in de juiste stand is gekomen. Voila! Soms gaat die deur slechts op een kier open, als je dan beneden ligt en je kijkt omhoog langs die zwarte beöliede wanden om zo'n meter of tien boven je die kaderanden te zien is het maar een klein gat waarin je zit. Je hoeft niet eens claustrofobie te hebben om dat onprettig te vinden. Zéér onprettig! Zeker met de wetenschap dat aan de achterkant, achter die deur zo'n 8 meter water staat Als er nou eens nog meer niet goed werkt....?!

Geheel hulpeloos ben je echter niet. Verdiept in de zijwand bevindt zich een ladder. Een ladder van staal, ca. 40 cm breed en ongeveer 10 meter hoog én..... lekker glibberig! Je moet welhaast geveltourist zijn om met enige kans op succes aan die klim te beginnen. Wij besloten eerst maar eens luidkeels de hoorn te roeren, in de hoop dat iemand dat zou horen. Een eerste salvo leverde niet veel op maar toen wij aanhoudend bleven toeteren verschenen er eensklaps hoofden boven de kademuur. Hoe lang dit alles heeft geduurd weten wij niet. Het leek een eeuwigheid maar dan ging de deur kreunend open en konden wij onze tocht vervolgen. Jammer is dan dat je niemand kan bedanken want je bent al gauw weer op stroom en wilt wel zo vlug mogelijk uit die onfortuinlijke hoek vandaan. Niet onvermeld moge blijven dat men zo hoffelijk was om de grote sluis bij Apach - waar wij overigens alleen in lagen - enige tijd vol te houden tot onze douaneformaliteiten afgehandeld waren. Met de herinnering aan de klim tijdens de hittegolf te Klein Ternaaien nog goed in het geheugen, een mooie service.

Tijdens de gehele tocht over de Moezel woei er een stevige bries uit westelijke richtingen, soms tot hard (6-7) aanwakkerend, welke wij dus mee hadden en was het wisselend bewolkt met nu en dan buien vaak vergezeld van onweer. In de haven te Metz, "Société des Régates Messines", kwamen wij toevallig in contact met de stads PPR man Jean? Wij genoten het voorrecht een flinke wandeling met hem te mogen maken waarbij hij ons wat geschiedenis van de stad bijbracht en ons wees op het vele restauratie- en renovatiewerk dat reeds was geschied. Voorwaar indrukwekkend. Sommige historische gebouwen - en vooral de grote kathedraal - waren sfeervol verlicht en een waterorgel in het park nabij de haven completeerde het geheel. Nog een Hollander, de fam. Sanders met hun ruime vlet Maj Bjoetie troffen wij aldaar. Zij kwamen van Parijs en wilden ook via Moezel en Rijn naar Heusden. Een belangrijk aspect van de Moezel zijn de overnachtingsplaatsen, of eigenlijk het ontbreken hiervan. Soms kan men het beste vóór de grote sluizen aanmeren. In verschillende plaatsen bleven wij een dag over voor een bezoek als gold het oude kennissen. Vooral Bernkastel-Cues en Cochem - zonder de andere tekort te willen doen - ademen nog de geur van de aloude wijnstadjes met gezellige smalle straatjes en antieke gevels. Zondag 27 juni arriveren wij dan in Koblenz en zit de tocht over de Moezel er dus - helaas - op. Voldaan en vol verwachting wat ons tijdens de tocht over de Rijn wacht.

Zo varen wij die maandag - nog net in de morgen - te 11.50 uur langs Deutsches Eck de drukst bevaren rivier ter wereld op. Stroomsnelheid ca 6 km/u, breedte 300-400 m. Eindelijk eens echt varen.....! Nou nou, ietsjes rustiger mag wel. Als een uitgelaten jonge hond bespringt onze Doe Rakker de golven. Vooral als er een groot snelvarend schip passeert, rolt en stampt ons sloopje dat het een lieve lust is. 't Is wel even wennen! Gelukkig functioneren onze ruitenwissers goed zodat het overkomende buiswater althans plaatselijk van de ruiten afgevoerd wordt. Na een kleine twee uur varen geeft het "Rheinhandbuch" de haven van Brohl aan en wij besluiten deze aan te doen voor de lunch en meteen boodschappen doen en geld wisselen. De lunch konden wij nog doen met het voorradige doch onze berekening dat winkels etc. op maandagmiddag wel open zijn blijkt hier niet te kloppen vanwege de jaarlijkse kermis. Een dik uur later zijn wij dan in Oberwinter, waar aan alle wensen wordt voldaan. Als de volgende dag, die dinsdag, onze zesde week ingaat, beseffen wij wel dat onze schatting om de tocht in 5 weken te doen, niet klopt. Maar allez, de planten thuis krijgen wel water uit de druppelaar aan de jerrycan en het aquarium wordt volautomatisch bediend. Hierover geen zorg. Het varen gaat bovendien lekker vlot en al zigzaggend van buitenbocht naar buitenbocht schieten wij toch zo'n 18 km/u op. Naast het veer bij de plaats Zons zoeken wij dan beschutting voor een naderende bui en als die is overgetrokken besluiten wij wegens het inmiddels mooi geworden weer nog wat door te

te varen. Enkele km voor Düsseldorf ligt een volgende bui op de loer en trachten we de sporthaven van Volmerswerther aan te lopen, doch raken vast. Al schommelend weten wij de boot weer vlot te krijgen en zetten koers naar Grimmlinghausen, een paar km verderop aan de overzij. Maar dan is de bui inmiddels in alle hevigheid losgebarsten en kunnen wij door de hevige wolkbreuk, gepaard gaande met een zeer zwaar onweer, de haveningang niet ontdekken.... Hoewel het nog maar half acht is, is het reeds donker. De volgende haven is die van Düsseldorf, aan de overzijde. Hoewel vanaf onze kant geen haveningang viel waar te nemen, besloten wij toch maar over te steken mede omdat daar weer de buitenbocht was. Angstig laverend tussen de op- en afvarende beroepsschepen, welke als vijandige schimmen leken te pogen ons voornemen te verhinderen, bereiken wij de haven toegang. Helaas een volgend struikelblok wacht ons ...!

Dit struikelblok blijkt een, niet op de kaart voorkomende, zich onder water bevindende krib te zijn. Gelukkig staat op het eind een baken en houd ik de boot op stroom om eens te kijken hoe het zit Slechts enkele meters voorbij het baken besluit ik de boot langzaam terug te laten drijven maar dan alsof een reuzenhand ons optilt, zitten wij bovenop die krib ...! Tegenstrooms! Het moet een zware golf of windstoot zijn geweest. Onze veertig peekaatsjes kunnen niet bij machte zijn geweest de boot zo hoog op te drijven. Hoe vast wij zitten blijkt als een toevallig passerende boot van de waterpolitie ons er hulpvaardig poogt af te duwen. Een ingedrukte preekstoel is het enige resultaat. Men besluit ons er dan maar over te trekken ... helaas, de lus schiet uit de tros..! Dan vaart men om en poogt met een zware tros ons stroomopwaarts vlot te krijgen. ~~G e e n v e r w i k k e n o f v e r w e g e n !~~ Gelukkig regent het inmiddels niet zo erg meer en heeft de volgende poging meer succes...! De politieboot wordt echter door de stroom meegesleurd en onze Doerak in het verlengde van de krib mee. Achterwaarts het baken meenemende, de schroef gebroken en het roer ontzet. Goddank geen lekkages, alhoewel de bodem flink werd beschadigd. En dit alles op dinsdag 29 juni 1982.

Onder de vele adressen in ons scheepsjournaal ontbreekt toevallig dit van de verzekering. Het kost dus de volgende dag enige extra moeite om contact te krijgen maar op het nabij gelegen bureau van de waterpolitie is men ons zeer ter wille en kent men ook het adres van een nabij gelegen scheepswerfje. Na telefonisch overleg met de verzekering is het dan al weer namiddag als de boot uit het water is en de beschadigingen als bovenvermeld blijken. Een passende schroef blijkt in de wijde omgeving niet te verkrijgen, wel iets wat er een beetje bijkomt, edoch, om deze te monteren moet de as uitgebouwd worden...! Het is dan al weer donderdagmiddag. Bij Federal in Zaltbommel blijkt men na enig aandringen bereid een schroef van de benodigde specificatie, de volgende dag, op de juiste conusmaat geboord, te willen leveren. Na een gebruikelijke levertijd van 4-5 weken voorwaar een goede service. Na wederom - overleg met de verzekering een auto gehuurd en die, bijzonder warme, vrijdag een rit van 400 km om de schroef op te halen. Deze bleek reeds gereed te zijn en passend naar de oude schroef en een pasconus van de scheepswerf welke wij meegenomen hadden. 's Zaterdagmorgens is het dan bij de - zeer coulante - scheepswerf Schmidt bedrijvig om de schroef aan te brengen en kiezen wij rond het middaguur het woelige sop van de Rijn. Een eigenaardige trilling manifesteert zich echter in ons schip... "kromme as", flitst het door ons heen. Helaas! Wij besluiten door te varen met een kalm toerental wn veel smeren bij niet te lange trajekten. Zo meren wij dan weer aan in onze thuishaven Schagen op woensdagmiddag 7 juli.

Des anderen daags vangt dan de dialoog met de verzekeraar aan. De behandelende heer - laten wij zeggen heer X - weet zich niet veel van het geval te herinneren.... Na uitvoerige uitleg daagt er iets in 's mans brein en hij zegt toe terug te zullen bellen. Na gewacht te hebben tot de volgende dag maar weer gebeld. X is zeer bezet maar zeg toe e.e.a. te bekijken en zal schadeaangifteformulier toezenden. Drie dagen later maar weer gebeld: X wil nu eerst het polisnummer weten. Wederom getelefooneerd en nummer doorgegeven: X zegt toe nu het formulier te zullen zenden. Dit herhaalt zich weer de volgende dag.... Een week na thuiskomst arriveert het formulier en een volgend telefoontje levert de naam op van de expert zodat het kan worden ingevuld en verzonden. De expert is heel geschikt, de boot mag vast op de helling en volgende donderdag kan hij komen. Expert ziet geen voetangels en klemmen en reparatie vangt aan. Hij zegt toe het expertiserapport voor de 24e juli in te zullen zen-

den. Na weer enig heen-en-weer bellen op de 5e augustus blijkt het rapport juist te zijn aangekomen, is naar de typekamer en mag tegemoet worden gezien; het arriveert in de week 16-21 augustus - als wij er nog een weekje op uit zijn - gedateerd 10 augustus. De vergoeding van reparatiekosten wordt tot de laatste cent in uitzicht gesteld maar de autokosten voor het ophalen van de schroef vooralsnog niet en vergt dus opnieuw actie op de 23e augustus. De 27e de bankmutatie welke betaling bevestigt en de nota van kosten voor het kribbaken en enkele dagen later het accoord voor betaling van de autokosten.

Tot zover het relaas van een pleziervaartvakantietocht anno 1982.

Resumerend kan gesteld worden dat het een alleszins aanbevelenswaardige onderneming is. Ga echter enigszins mogelijk met meer boten de Maas op en met mooi rustig weer de Rijn af.

Onze netto vaartijd - d.w.z. de motoruren - was op de kop af 200.

F.A.Sleking en Echtgenote

