

011799



DOERAK CLUB

MULTICOPY

met meer dan 70 vestigingen in heel Nederland, er is er altijd wel één bij u in de buurt

DRUKWERK & PRINTEN

- Eén kleur • Steunkleur • Kleur • Kleine en grote oplagen
- Digitaal drukken • Groot formaat • Printing-on-Demand

KOPIËREN

- Zwart/wit • Kleur • Grote oplagen • Groot formaat

GRAFISCH ONTWERP

- Ontwerp • Opmaak • Scannen

AFWERKING

- Snijden • Lijmen • Inbinden • Lamineren
- Vouwen • Nieten • Vergaren • Brocheren

MAILING SERVICE

- Direct Mail

DIGITALE DIENSTEN

- MultiCopy Online • Internet • CD-Service
- Bestandsbeheer

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

Vacant	Voorzitter
H.S.M. (Harry) Happel	Secretaris/
P.L. (Peter) v.d. Woude	Penningmeester
T.G. (Thea) Severin-Meurs	
A. (Arhato) Roskam	
J. (Jan) de Visser	
J.C.G.M. (Jan) Pennings	
M.W. (Rien) Wienk	Vice-voorzitter
	Redacteur
	Clubblad

Secretariaat

H.S.M. Happel
W.de Zwijgerlaan 18
2082 BC Santpoort Zuid
Tel./Fax. 023-5373824

Penningmeester:

P.L. v.d. Woude
Strijpenlaan 8
4847 AW Teteringen
Tel. 076-5713630
Postbankrekening 480542 t.n.v.
Doerakclub, Teteringen

De redactie van dit blad berust bij

M.W. Wienk
Klynlân 4
8447 DW Heerenveen

Kopij voor dit blad zenden aan de
redactie of het secretariaat.
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer
16 januari 2000.

Het volgende nummer verschijnt
begin maart 2000.

De omslagen van dit blad zijn gesponsord door Pro Aqua Yachting in Meppel en gedrukt door drukkerij LET's GO, Kruisstraat 17, Meppel

Het binnenwerk is gedrukt en afgewerkt door Kopieerderij Dijkstra, Nieuwstraat 30, Heerenveen.

Van de (interim) Voorzitter.....

Gezien het mooie zomerweer kunnen we terugzien op een heel lang vaarseizoen, waarvan wij hopen dat een ieder van u daar kortere of langere tijd van heeft kunnen genieten. Ik ga er dan ook van uit dat ik velen van u met uw ervaringen en foto's op onze najaarsvergadering mag begroeten.

Naar aanleiding van de discussie in de voorjaarsvergadering om tot een beleid te komen voor de komende jaren heeft u een paar weken geleden een enquête van ons ontvangen. Wij vragen **alle** leden om deze in te vullen en te retourneren zodat wij een goed beeld kunnen vormen van wat uw wensen zijn. De uitkomsten hiervan zullen wij dan met u in de komende ledenvergadering bespreken.

Jan de Visser

LEDENVERGADERING Zondag 28 november 1999 14.00 uur.

Uitnodiging

Het bestuur nodigt de leden en donateurs met hun bemanning uit voor het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering te houden op zondag 28 november 1999 in

Motel Maarsbergen te Maarsbergen.

Motel Maarsbergen is gelegen aan de autosnelweg A 12 (Utrecht-Arnhem) bij de afrit Maarsbergen. Er is voldoende parkeer gelegenheid.

Het dichtst bijzijnde NS-station is Maarn gelegen op 2,5 km afstand. Voor zover bekend is er op zondag geen busverbinding met Maarsbergen.

De vergadering begint om 14.00 uur, de zaal is open vanaf 13.30 uur.

Op een tafel in de gang vòòr de zaal liggen presentielijsten. Na het tekenen van de lijst, één persoon graag, ontvangt u voor uzelf en uw bemanning één consumptiebon per persoon voor een kop koffie of thee welke u bij de ingang van de zaal wordt aangeboden.

Na afloop van de vergadering is er gelegenheid om gezamenlijk te dineren in het restaurant van het motel. Tijdens de vergadering zal het aantal gegadigden voor tafelreservering worden opgenomen.

Agenda

1. Opening door de Voorzitter.
2. Mededelingen.
3. Goedkeuring van de notulen van de vergadering van 28 maart 1999.
4. Ingekomen post.
5. Bestuursverkiezing.

6. Benoeming Kascontrole-commissie.

7. Activiteiten 2000.

8. Enquête

PAUZE

9. Rondvraag.

10. Presentatie over verfsystemen en antifouling.

11. Sluiting.

Ad 3. De notulen vindt u op de volgende bladzijden.

Ad 5. Bestuurslid J. de Visser stelt zich verkiesbaar als Voorzitter ad interim tot dat een definitieve oplossing gevonden is. Dhr. R.H.J. Scholts is verkiesbaar als bestuurslid om de door het overlijden van Pim Puik opengevallen plaats in het bestuur op te vullen. Tegenkandidaten kunnen, mits voorgedragen door tenminste 10 leden, tot drie dagen vóór de Ledenvergadering bij het secretariaat worden ingediend.

Ad 6. Dhr. H.W. de Vries is aan de beurt om af te treden. Dhr. M. Bultman blijft lid en dhr. M.A. Stijger, nu reserve, wordt lid. Er dient een nieuw reserve-lid gekozen te worden.

Ad 7. De families Scholts en De Visser willen een Pinkstertocht organiseren in de omgeving van De Gouden Ham, Maasbommel.
Wie doet iets dergelijks in een ander deel van ons land?

Ad 8. Leden die vragen hebben over de boot, motor enz. worden verzocht deze vòòr de pauze schriftelijk in te dienen bij het bestuur. Tijdens de rondvraag worden deze dan voorgelezen zodat aanwezigen die terzake deskundig zijn of ervaring hebben hierop kunnen antwoorden.

Ad 9. Twee mensen van C.O.T. BV, een onafhankelijk adviesbureau, zullen een presentatie geven over verfsystemen en antifouling voor de Doerak.

MEDEDELINGEN

Contributie 2000

Bijgesloten in dit blad vindt u een acceptgiro voor de contributie of bijdrage voor voor 2000. (Tenzij u reeds heeft opgezegd). Als u dit nu meteen overmaakt kunt u het niet meer vergeten en spaart u de Penningmeester extra werk.

Leden en donateurs die de contributie of bijdrage voor 1999 nog niet voldaan hebben vinden een tweede acceptgiro voor f. 36,= bijgesloten. Dit is de contributie of bijdrage vermeerderd met f. 6,= rappèlkosten.

Ledenadministratie

Op de acceptgiro staan uw gegevens zoals die in de ledenadministratie zijn opgenomen. Indien u onjuistheden constateert wordt u verzocht de juiste gegevens op de **voorzijde** van de acceptgiro te vermelden.

Opzeggen lidmaatschap

Dit moet uiterlijk 3 december a.s. gebeuren, schriftelijk, aan het secretariaat.

Lidmaatschap en donateurschap.

Het bestuur heeft besloten dat de Statuten van de Doerakclub niet beletten dat leden die hun Doerak verkopen lid blijven. Donateurs waarop dit betrekking heeft kunnen het bestuur schriftelijk verzoeken weer als lid te worden ingeschreven.

Clubwimpels

Nieuwe clubwimpels kunnen worden besteld door f. 10,= over te maken op postgiro 480542 t.n.v. Penningmeester Doerakclub, Teteringen. U krijgt de wimpel dan thuis gestuurd. Ook tijdens de a.s. ledenvergadering zullen de wimpels te koop zijn.

Technische documentatie

Tijdens de ledenvergadering zullen à f. 25,= verkrijgbaar zijn:

- a. Een map inhoudende artikelen over technische zaken die in de loop der jaren in het clubblad verschenen zijn alsmede samenvattingen van presentaties die dhr. Versfeld tijdens de ledenvergaderingen gegeven heeft.
- b. Een geïllustreerde onderdelenlijst van aanbouwdelen van DTP 50/50/62 motoren. Dit zijn de z.g. "rode" DTP-motoren en de lijst omvat alle onderdelen m.u.v. het motorblok en de brandstof -opvoer en -inspuitpomp en de inspuitsstukken (Verstuivers).



De bestuurstafel anno 28 maart 1999

NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

Gehouden op 28 maart 1999 te Maarsbegen.

1. **Opening.** De Secretaris/Vice-voorzitter opent om 14.05 uur de vergadering. Hij herdenkt de overleden Voorzitter Pim Puik en ons lid M. van Duuren. Op zijn verzoek neemt de Vergadering staande een minuut stilte in acht.
Omdat de Vergadering voorzitten en notuleren niet samen gaan wordt Jan de Visser voor de duur van deze Vergadering als Voorzitter aangewezen.
De Voorzitter vraagt aanwezige nieuwe leden op te staan en zich voor te stellen. Twee leden staan op en stellen zich voor. Zij worden met applaus in ons midden opgenomen.
2. **Mededelingen.** Bericht van verhindering is ontvangen vande volgende leden: V.d. Broek uit Hilversum, D'hondt uit Breukelen, Van Kampen uit Leiderdorp, Rijke uit Heemskerk, Stijger uit Haarlem en Wendels uit Capelle a/d IJssel.
3. **Notulen van de Vergadering van 29 november 1998.** Deze worden ongewijzigd goed gekeurd.
4. **Ingekomen post.** Op het secretariaat is ontvangen een folder over de Feestelijke in gebruik neming Heringericht Tjeukemeer op 12 en 13 mei 1999 en een rondschrijven van de RDR, de Rijksdienst voor Radiocommunicatie. Alle Marifoon bezitters zullen dit hebben ontvangen, maar omdat het artikel "Mobile telefoons als maritiem veiligheidsmiddel" ook voor niet marifoonbezitters van belang is, wordt dit voorgelezen. Dit artikel zal in het clubblad worden afgedrukt.
5. **Jaarverslag 1998 van de Secretaris.** Hierover zijn geen vragen of opmerkingen.
6. **Financieel verslag 1998.** Hierover zijn geen vragen. Dhr. de Vries, lid van de Kascommissie, vraagt de Vergadering het bestuur te déchargeren voor het gevoerde beleid. De Vergadering gaat onder applaus akkoord. De Voorzitter dankt de leden en de Kascommissie.
7. **Bestuursverkiezing.** De Voorzitter dankt Loes Buiskool voor haar inbreng in het bestuur en haar werk in de Lustrumcommissie 1998. Loes ontvangt bloemen en een herinneringsbord. De Voorzitter laat weten dat er geen tegenkandidaten gesteld zijn en vraagt de Vergadering of men akkoord gaat met de herverkiezing van de zittende bestuursleden Thea Severin, Peter v.d. Woude en Jan de Visser. De Vergadering gaat hiermee akkoord.
Vervolgens vraagt de Voorzitter of de Vergadering instemt met de verkiezing van de nieuwe bestuursleden Arhato Roskam en Rien Wienk. Ook hier stemt de Vergadering mee in. De nieuw gekozen bestuursleden nemen plaats achter de bestuurstafel en stellen zich voor. De Voorzitter deelt mee dat vanwege het overlijden van Pim Puik we naar een nieuwe Voorzitter zoeken. Hij wil in overleg met de Ledenvergadering tijdens de najaarsvergadering een nieuwe Voorzitter kiezen.
Dhr. Surendonk merkt op dat het bestuur 7 leden telt en hieruit een Voorzitter gekozen kan worden.
De Voorzitter verwijst naar de ingezonden brieven in het clubblad en wil een discussie over Wat verwacht u van de Doerakclub.
Dhr. Surendonk heeft aan zijn brief niets toe te voegen, hij wil initiatieven van de leden om het bestuur te steunen. Alleen een of meer Pinkstertochten vindt hij te gering. Er zijn, volgens hem, genoeg senioren met tijd om iets te organiseren.
De Voorzitter noemt de brief van dhr. Van Dam.

Dhr. Van Dam herhaalt zijn voorstel voor een centraal punt waar gegevens samenkomen en zijn op te vragen. Ook stelt hij voor stertochten te organiseren naar evenementen.

De voorzitter vraagt wie nog meer het woord hierover wil.

Dhr. Courage vraagt of er al een meldpunt is en stelt voor deze per regio in te stellen met verbinding naar het bestuur.

De Voorzitter zegt dat het bestuur onderzoekt of er voldoende draagkracht is onder de leden voor een Technische Commissie en wie wil daarin zitting nemen?

De heren Lubben en Van Dam melden zich en zullen met elkaar contact opnemen.

De Voorzitter stelt dat de Technische Commissie van start gaat. Wie wil er zitting nemen in een Evenementen Commissie? Hiervoor meldt zich niemand.

Dhr. Surendonk constateert dat we op een dood punt zijn aangekomen. Wie wil wat organiseren, bijv. een avond?

Mevr. Langerak stelt voor met het najaarsclubblad een enquêteformulier mee te sturen.

De Voorzitter antwoordt dat dan eerst een enquêteformulier opgesteld moet worden.

Dhr. Van Dam stelt voor dat ieder lid een vragenlijstje opstuurt naar het bestuur.

De Voorzitter wil dat de aanwezigen nu vragen opschrijven en inleveren. Bijv. vragen over winteractiviteiten. Hij wil weten wat er leeft onder de nu aanwezige leden i.v.m. de vragen voor het enquêteformulier.

Dhr. Lubben vraagt of er mogelijkheden zijn voor gezamenlijke inkoop bijv. van onderdelen.

De Voorzitter vindt dat dit misschien mogelijk is via de Technische Commissie.

Dhr. Van Dam vindt gezamenlijke inkoop nuttig, tegen is dat de leden over het hele land verspreid wonen en geen Doerak gelijk is aan een andere.

Dhr. Boskma laat weten dat de fa. Albers 10% winterkorting geeft op kuintenten.

De Voorzitter noemt de schroefas, die niet meer leverbaar is. We moeten oplossingen zoeken in de Doerakclub. Zijn conclusie is dat we een heel stuk gevorderd zijn in de richting van een Technische Commissie. In het volgende clubblad komt een enquêteformulier.

Dhr. Van Dam vraagt wie er geïnteresseerd is in de geschiedenis van zijn Doerak.

Volgens dhr. Wienk kan Pro Aqua gegevens verstrekken. Hij vraagt de heren Lubben en Van Dam technische vragen voor het enquêteformulier op te stellen en aan het bestuur te doen toekomen.

8. Activiteiten 1999. De Voorzitter vraagt of de organisatoren van de Pinkstertochten in Friesland en Noord Holland nog iets te zeggen hebben.

Mevr. Sybesma vraagt de deelnemers aan de tocht in Friesland na de vergadering bij elkaar te komen. Ook dhr. Van Dam vraagt de deelnemers aan de tocht in Noord Holland na de vergadering bijeen te komen, de inschrijving sluit vandaag.

De voorzitter vraagt of er deelnemers aan de Elf Stedenweek zijn en of zij idee hebben om in Heerenveen bij elkaar te komen.

Dhr. Wienk vraagt geïnteresseerden om vanuit Heerenveen gezamenlijk op te varen contact op te nemen met de fam. Wienk. Het wordt een rustige tocht naar Leeuwarden.

Op navraag melden zich ong. 30 gegadigden voor tafelreservering na de vergadering.

9. Rondvraag. Dhr. Langerak vraagt naar de datum van de volgende Ledenvergadering.

Dhr. Luitjes vindt dat er wel gesproken is over de verkiezing van een Voorzitter, maar dat er niets is uitgekomen. De Voorzitter ziet graag voorstellen van de Ledenvergadering en er is een voorkeur voor jongere leden in het bestuur.

Dhr. Van Dam vraagt wie er een gebruiksaanwijzing heeft voor een Vetus gasdetector. Een van de leden kan hem helpen.

Dhr. Bouw wil zijn 950 (met AK) verbouwen tot 950 PAV. (Paviljoen), heeft iemand ervaring? Dhr. Korpershoek heeft zijn Doerak verbouwd en kan advies geven.

Dhr. Bouw vraagt of de GSM-nummers van de leden in de ledenlijst kunnen worden opgenomen. Ook vraagt hij hoe de winter door te komen met de motor. Dhr. Happel geeft advies. Verder heeft dhr. Bouw een Eberspächer verwarming die stinkt. Dhr. Wienk adviseert de gloeispiraal schoon te maken en geeft verder advies.

Dhr. Luitjes adviseert te zorgen voor voldoende luchttoevoer naar de kachel en te zorgen dat geen lucht wordt aangezogen uit de motorkamer.

De Secretaris deelt mee dat de volgende Ledenvergadering zal plaats vinden op 28 november a.s. in Maarsbergen.

Er wordt nu een pauze ingelast.

10. Na de pauze vertelt dhr. Visser van Vetus-Botal het een en ander over aluminium ramen. De Technische Commissie zal hem nadere gegevens verschaffen om tot een voorlopige prijsopgave te komen voor de diverse typen Doeraks.

Santpoort, 31 maart 1999

Voorzitter

Secretaris



Waarnemend voorzitter Jan de Visser, reikt aan Loes Buiskool een herinneringsbord uit als dank voor de zo juist afgesloten periode als gewaardeerd bestuurslid. Loes bedankt voor je inzet!!!!

Tijdens de voorjaarsvergadering is een in memoriam uitgesproken.
Op verzoek van de vergadering, is een kopie van de tekst hieronder opgenomen.

Laten we nog even stilstaan bij onze helaas véél te vroeg overleden voorzitter Pim Puik.

We kenden hem jarenlang als een zeer enthousiast lid van onze 'Doerak-club' die altijd bereid was om anderen te helpen met woord en daad, ondanks dat hij zelf altijd alleen moest varen want Pim was al jarenlang weduwnaar. Maar dat weerhield hem er niet van om met allerlei tochten mee te varen en mede te organiseren. Hij was altijd als eerste ter plekke en dan zagen we hem al staan, met zijn witte kapiteinspet op, om andere 'doerakkers' te helpen met aanmeren en wegwijs maken voor bijvoorbeeld het lustrum in Naarden. Daar zat hij al in de organisatie en hij kon ook heel goed nieuwe tochten uitzoeken en organiseren.

Kort na Naarden heeft hij Mart Bultman als voorzitter opgevolgd en heeft ook dát met hart en ziel gedaan op zijn eigen directe manier. Hij stond daar helemaal achter en hij deed dat graag. "Doerakkers", zij hij altijd," zijn net één grote familie, het is leuk om daarvoor te organiseren en te werken".

Vorig jaar hebben we met Pim als voorzitter nog een prachtig lustrum feest gevierd in Zwartsluis, daarna nog de mooie Turfroute gevaren. Wie denkt of kan geloven dat dat onze laatste tocht met Pim samen was.....

ongelooflijk is dat, maar wel waar.

Het is nog steeds, hoe erg het ook is, de mens wikt maar god beschikt.

Pim is niet meer. laten we daarom voor hem allen een minuut stilte in acht nemen en elk op zijn eigen manier nog even Pim in gedachten nemen en hem herdenken in wat hij voor ons als 'doerakkers' heeft betekend.

(Graag een minuut stilte)

Dat hij ruste in vrede!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Penningmeester tast in de buidel !!!

Het bestuur heeft gemeend dat ieder lid van de Doerakclub het Millennium moet kunnen ingaan met een nieuwe vlag van de Doerakclub.

Daarom is besloten om als bijlage van ons clubblad voorjaar 2000 een nieuwe Doerakvlag bij te sluiten.

Hierdoor wordt het mogelijk dat alle leden het komende Millennium (jaar 2000) het vaarseizoen met een nieuwe-dus schone- Doerakvlag ingaan.

Voorwaarde is evenwel dat de contributie voor het jaar 2000 moet zijn voldaan, maar dat deed u toch al.

-0-0-0-0-0-0-0-

Ware Clubliefde is



.....

... ontdekken dat je in hetzelfde schuitje zit.

BLIJ DAT IK VAAR

In het voorjaar van 1998 overwoog ik ernstig om mijn boot van de hand te doen.

De monteur, die tevens een vriend was en die drieëntwintig jaar het technische deel van mijn Doerak onder zijn hoede had gehad, was plotseling overleden op de avond van de dag, waarop hij de laatste hand aan een reparatie aan de uitlaat had gelegd.

De havenmeester van mijn Aalsmeerse vereniging, die al jarenlang het schilderwerk aan mijn boot verzorgde ging met pensioen en had die afgelopen winter voor de laatste maal een kwast tegen mijn boot gehouden.

Los van het verlies van die vriend, die ik me nog steeds met dankbaarheid herinner, ontwikkelde zich bij mij een gevoel van onzekerheid over hoe ik nu verder moest met die boot, die ikzelf niet meer kon onderhouden

Het was mijn vrouw, die me er van weerhield de boot in de krant te zetten. Ze zei: "Dan heb je niets meer om naar toe te gaan en dan loop je me de ganse dag voor de voeten. En hoeveel ik ook van je hou, daar kijk ik niet naar uit. Trouwens ik zou hem zelf niet graag missen."

Dat laatste gaf de doorslag en ik besloot maar een tijdje aan te zien.

Het lot is vaak onberekenbaar, ik ben lid van een clubje, dat onder leiding van een lerares probeert te tekenen en te schilderen. Nu inmiddels al zo'n jaar of zeven. Eén van de dames van dat gezelschap belt me in de zomer op - dan hielden we een zomerpauze - met de vraag of ik haar zoon niet zou willen aan bevelen bij mijn Aalsmeerse vereniging als monteur voor scheepsmotoren. Vlak daarop komt een vriend van me in de problemen met zijn motor en kan, omdat het vacantietijd is, niemand vinden, die naar het euvel wil en kan kijken. Ik herinner me dat telefoontje van die mevrouw en geef die vriend de naam en telefoonnummer van die zoon.

Die jongen (26 jaar) levert uitstekend werk en die vriend kan toch met zijn boot met vakantie.

De knaap bevalt me, ik drink een bakkie met hem bij mij aan boord en vertel hem, dat ik de volledige zorg voor het technische deel van mijn schip aan hem wil overdragen, Dat wil zeggen: motor, gas en electriciteit. Hij zegt voor al deze zaken diploma's te bezitten en wil het graag doen.

Het is einde seizoen 1998, ik heb niet prettig gevaren. Zo nu en dan komen er vreemde geluiden en zware trillingen van onder de kuipvloer vandaan. Wanneer ik gas wegneem en daarna weer langzaam gas geef blijken de trillingen en het geluid verdwenen en kan ik verder varen. Maar zoiets maakt onzeker. Ik - maar ik ben een absolute leek - vermoed iets met de motor of de koppeling. Maar omdat het zich soms een hele dag niet en dan weer eens een paar keer binnen een uur manifesteert, laat zich niet vaststellen waar dat vervelende geluid en die trillingen nou toch vandaan komen.

Ik haal die jonge monteur erbij, die heel systematisch te werk gaat en punt voor punt controleert, terwijl de motor draait wanneer de boot in de box ligt. Via de inspectiekoker controleert hij de schroef en de schroefas, hier zit geen speling in.

Zijn conclusie: Aan de motor ligt het niet, aan de koppeling evenmin, dus er is iets anders. Hij zegt: "we gaan varen". Ik wil dat geluid ook wel eens horen. Zo gezegd zo gedaan. Op de plas doen we alles met de motor wat onze Lieve Heer zou hebben verboden. Maar geen geluid en geen trillingen. Dan kruipt hij onder het achterluik en opnieuw moet ik hard, zacht en stationnair de motor in zijn werk laten

draaien, wanneer hij uit dat luik komt zegt hij: " ik kan mij vergissen, maar volgens mij is er iets niet in orde met het roer."

Ik kijk hem ongelovig aan."Die boot stuurt anders probleemloos, zowel voor-als achteruit.
"Ik zei ook ' zegt hij ,ik kan mij vergissen, maar zeker weten doen we het pas wanneer de boot uit het water is."

Ik heb nog geluk. Nadat ik al een poosje op de wachtlijst had gestaan, heeft de jacht-en scheepswerf, die de buurman is van mijn Aalsmeerse vereniging, een plaats vrij gekregen voor een Doerak 780 en daar maak ik graag gebruik van. Met de eigenaar spreek ik af, dat hij het schilderwerk op zich neemt en ook die zorg ben ik kwijt.

De boot gaat het water uit en de technische man van de werf komt naar het roer kijken."De ophanging is totaal versleten" is zijn oordeel."Er zit ruimte in de bevestiging aan het kwadrant en ook het lager waarophet roer steunt is volkomen weggesleten,"De diagnose blijkt juist, na dertig jaar goed gebruik mag er ook wel wat versleten zijn. De jonge monteur had het dus bij het rechte eind en dat geeft vertrouwen.

Afgelopen winter is het roer gerepareerd. Een nieuw lager beneden en een nieuwe spie in het kwadrant. Veel arbeid maar weinig materiaal.

Ik heb deze zomer geen raar geluid meer gehoord of vreemde trillingen gevoeld. Ik heb heerlijk gevaren.

Zoals ik het nu weer voor elkaar heb, ben ik blij, dat ik mijn boot niet heb verkocht en daarom besluit ik met te zeggen: "**IK BEN BLIJ DAT IK VAAR**" en dat hoop ik nog een paar jaartjes te kunnen blijven zeggen.

Uithoorn, 8 Augustus 1999

PEET SUUR

In de Waterkampioen nr 10 van 1999 vonden wij een ingezonden brief van Peet naar aanleiding van de discussie over een motorboot voor ouderen. De inhoud spreekt voor zich.

In het najaar van 1968 bestelden mijn vrouw en ik een Doerak 780 OK. Na een seizoen varen hadden we een lijst samen- gesteld met dingen die we wilden aanpassen. Wensen die met eenvoudige hulpmiddelen en met overzienbare kosten gemakkelijk te vervullen bleken en die het confort zeer gediend hebben. Een Doerak is een boot gebleken waar je gemakkelijk langere tijd op kan verblijven. Dertig jaar varen we er inmiddels mee. Hij is in perfecte staat en eigenlijk is het enige dat we minder hebben dan thuis, een douche. Maar die vind je tegenwoordig praktisch op elke jachthaven. Het komende seizoen wordt voor ons het 31^e en we hopen, ondanks onze al aardig gevorderde leeftijd (tachtig en vijftienzeventig jaar) weer veel genoeg aan onze boot te beleven.

-Er is nauwelijks een schip met zoveel ruimte in zijn prijsklasse te bedenken dat zo gemakkelijk vaart, ook voor oudere mensen. Vooral bij het op-en afstappen bij het afmeren. En dat is verschrikkelijk belangrijk wan neer de spieren wat stijf en de benen wat stram worden.

P.C. Surendonk, Uithoorn

Ingezonden brief

Hallo Doerak club

We zullen ons eerst even voorstellen, want wij zijn het eerste jaar lid. Wij zijn Tom, Henriette en Brijan van Iterson en varen voor het eerste seizoen bootje Ernie (voorheen Bolle) een Doerak 650 ja, ja AK !! Het is een zeer mooi verbouwde Doerak, complimenten aan de vorige eigenaar die deze Doerak casco heeft gemaakt en hem opnieuw heeft opgebouwd.!!!

Maar nu waar wij voor schrijven:

.Op dit moment liggen wij in de Piushaven in Tilburg. De havenmeester vraagt ons of wij en meerdere verschillende Doerakken naar een feest volgend jaar augustus willen komen (eerste weekend in augustus). Dit is een feest waar ca. 200 boten een tocht gaan maken van de Beekse Bergen naar de Piushaven (100 Nederlandse en 100 Belgische).

Het is de bedoeling dat er 100 verschillende types en lengten komen te liggen.

Ze zouden het leuk vinden als de eigenaren bij de boot vertellen waarom men deze boot vaart.

Wij denken dat de Doerak zeker niet mag ontbreken.

Zijn er meer liefhebbers ? Leuk idee ?

met vriendelijke groeten,

fam. Van Iterson,
Kerkstraat 21 5331 CA Kerkdriel
tel. 0418 - 634422

De redactie vindt het een uitstekend idee ,u ook ? . neem dan contact op met de fam. Iterson

-o-o-o-o—o-o-o-o-o-

Overigens vragen wij u aandacht voor onze **AKTIVITEITEN - AGENDA 20000** in deze agenda zullen wij de activiteiten die, het komend seizoen gehouden zullen worden .gaan opnemen onder vermelding van plaats, datum, tijdsduur en het contact-adres voor nadere informatie.

Dit voornemen kan natuurlijk alleen slagen ,indien u ons van kopij voor deze rubriek gaat voorzien.. Laat het ons weten als u in uw regionale dag- of weekblad activiteiten ziet staan op het gebied van de watersport, knip het artikel uit en stuur het naar de redactie.

TIP: Het clubblad van uw watersportvereniging bevat vaak artikelen die de moeite waard zijn om in ons Doerak clubnieuws te worden opgenomen.

WATERVERMAAK

Het leuke van het varen is het leedvermaak. Het leedvermaak om anderen, geef ze de kost de bootjes- mensen die de hele dag in de haven of bij een brug liggen te kijken hoe andere watersporters klun- en hotsebotsen.

Zo was er eens een groot plezierjacht dat bij nader inzien toch niet onder een vaste brug door kon. Met een ijzingwekkend gekraak bleef het schip steken. Onder gevloek van haar echtgenoot raapte de schippersvrouw de restanten van het mastje bij elkaar, Voor de goede orde het was niet Mutti uit het verhaal in het voorjaarsnummer. De menigte keek toe en nam nog maar een Beerenburger voor de niet gemeente schrik, ja zo gaat het nu eenmaal.

Het summum aan leedvermaak beleef je natuurlijk aan de strijk-ijzer mega huurjachten met alleen maar mannen en bierkratten aan boord. Deze vriendenclubjes staan zij aan zij te dringen (en de kelen te smeren) op het boven achterdek, maar bij het afmeren draven de dekknechten hulpeloos langs en over de gangboorden.

De kapitein van zo'n rampenschip of is het een ramschip?, is op zijn twaalfde op een zeilkamp voor Optimistjes geweest en is sindsdien optimist gebleven.

Omdat alle biervriendjes mee moeten huurt hij, niet gehinderd door enige bescheidenheid (eens een optimist altijd en optimist), natuurlijk het grootse schip van de huurvloot. Na een uiterst korte instructie door de jongste bediende van de verhuurder denkt de brave borst het wel te kunnen klaren, er zit toch een boeg- en hekschroef op de boot!!! Eenmaal buiten de haven vraagt hij zich soms vertwijfeld af waar de rem pedaal eigenlijk is gebleven.

In Stavoren klom de havenmeester van de passantenhaven kort geleden bij zo'n vriendenploeg aan boord omdat het met het vertrek van de huurboot niet wilde vlotten. Het kolossale jacht pingpongde langs de wallekanten en de bootsmaatjes die bereidwillig stootwillen en knopentouwjes vasthielden werden alsmaar bleker om de neus. Hun roodharige redder stapte op het bovendek, liet de motoren brullen en manoeuvreerde het schip moeiteloos de haven uit.

Herkent u bovenstaande verhalen?, hoe vaker je ze hoort hoe meer ze worden aangedikt, maar we vergeten één ding en dat is de moraal van dit verhaal.

Zijn wij vergeten hoe wij zelf ooit met varen zijn begonnen, waren wij meteen meester op ons eigen schip en waren wij dan ook niet blij verrast als een goedwillende stuurman op de wal bereid was ons lijntje aan te pakken?

Natuurlijk ergeren wij ons allemaal over het-in onze ogen-gekluns van onze mede (aspirant) watersporters, wees dan sportief en steek de helpende hand uit en niet alleen je middelvinger!!!!

Laat de mentaliteit op het water niet ontaarden in de jungle praktijken van de autosnelwegen, maar probeer met een glimlach de watersporter in opleiding echt te helpen, wellicht wordt hij later net zo uitmuntende schipper als u !!! en vergeet niet:

MAAK VAN HET WATERVERMAAK, GEEN LEEDVERMAAK !!!



DIESELBRANDSTOF IN DE BOOT

De brandstof voor Dieselmotoren bestaat, evenals benzine en LPG uit koolwaterstoffen, maar van een zwaardere soort. De brandstof is duidelijk te herkennen aan de specifieke, onaangename geur.

Een dieselmotor stelt heel andere eisen aan z'n brandstof dan een benzinemotor. Moet bij een benzinemotor zelfontbranding zoveel mogelijk voorkomen worden, bij een dieselmotor moet de brandstof na de inspuiting snel, doch ook weer niet te snel, tot spontane zelfontbranding komen. Men heeft immers geen bougies...

Dit hangt vanzelfsprekend samen met de z.g. zelfontbrandingstemperatuur. Men kan zich de gang van zaken als volgt voorstellen:

De verstuiver stoot een straal fijn vernevelde brandstof uit. De kleine druppeltjes brandstof worden door de hete omringende lucht opgewarmd, gaat koken en de gevormde damp stijgt in temperatuur totdat de zelfontbrandingstemperatuur is bereikt. Op dat moment volgt een spontane zelfontbranding (explosie...)

De snelheid waarmee het proces verloopt, hangt o.a. af van de vluchtigheid en de samenstelling van de brandstof.

Het vermogen van de dieselbrandstof om zelf te ontbranden wordt uitgedrukt in het cetaangetal. Hoe hoger het cetaan-getal hoe gemakkelijker de spontaan-ontbranding tot stand komt.

Een cetaan-getal van 45-55 wordt als meest gunstig beoordeeld.

Als een dieselmotor brandstof met een te laag cetaan-getal krijgt toegevoerd dan ontstaat er een situatie, waarbij van de totale hoeveelheid brandstof, die gedurende de arbeidsslag wordt ingespoten. Reeds een groot deel in de cilinder aanwezig is op het moment dat de eerste druppeltjes brandstof tot zelfontbranding komen.

Is de verbranding op deze wijze eenmaal ingeleid, dan wordt de overige brandstof ogenblikkelijk tot ontsteking gebracht, waardoor de druk in de cilinder te snel en te sterk stijgt.

Er gebeurt dan vrijwel hetzelfde als bij "pingelen" van een benzinemotor, namelijk een kloppen dat men een metaalachtig geluid gepaard gaat (z.g. dieselmotor).

De neiging tot kloppen hangt eveneens samen met de bedrijfstemperatuur van de dieselmotor. Bij een koude motor komt de brandstof moeilijker tot ontbranding en zal de motor eerder kloppen (nagelen...)

Een andere belangrijke eis die aan dieselbrandstof wordt gesteld, is lage viscositeit, d.w.z. een hoe mate van vloeibaarheid. Hoe "dunner" de brandstof is, hoe kleiner de druppeltjes zijn na het inspuiten. De kleine druppeltjes branden sneller en beter, omdat er dan voldoende zuurstof in de buurt is voor een zo volledig mogelijk verbranding.

Dieselbrandstof mag geen verontreinigingen bevatten. De brandstofpomp en verstuivers zijn uiterst nauwkeurig vervaardigd en zelfs het kleinste vuildeltje zou al beschadigingen kunnen veroorzaken. In het brandstofsysteem is dan ook een brandstof-fijnfilter opgenomen, dat van tijd tot tijd vernieuwd moet worden.

Ik wil erop wijzen, tank altijd dieselbrandstof bij een station waarbij de verkoop van dit product er hoog is. B.v. langs de snelweg. Dieselbrandstof tanken op de waterwegen is een

bijzonder risicovol aangelegenheid, daar de aanvoer van verse brandstof veel langer duurt dan bij een auto-tankstation ! Er bestaat dus kans dat u dan een "beetje" water meetankt...Altijd na een vaarperiode uw brandstoffilter vernieuwen. Vergeet dat nooit...want je krijgt geheide problemen. Want er gaan zich harsen afzetten in de filter en de brandstof vloeit niet meer genoeg naar de brandstofpomp.Motor kan zo maar afslaan en dat is op de Gelderse IJssel beslist geen pretje. Überhaupt nergens.

Wat ook voor kan komen is, dat u bacteriën in uw brandstof krijgt, waardoor de brandstof gaat indikken en het gehele systeem gaat besmetten. Hiervoor kunt u bij de watersportzaken een vloeistof aanschaffen (KATHON FP 1.5 Brandstofontsmetter) welke deze bacterieaanslag tegengaat. Wel aan te raden om dit te doen.

Wanneer u met het vaarseizoen gaat starten, voeg een "dope" (WYNN's of JP) toe aan uw brandstof welke de verstuivers reinigen en eventuele lak afzettingen uit uw motor verwijderden. Uw motor zal beter en rustiger gaan lopen en zelfs het "nagelen" verminderen.

UITVLOKKEN BIJ VORST !!

De dieselbrandstof die in een winterseizoen wordt getankt, heeft een lager stolpunt. Toch kan het bij een periode van strenge vorst wel voorkomen dat zich in de brandstof paraffinekristallen afscheiden, een verschijnsel dat "uitvlokken" wordt genoemd. Hierdoor kunnen filters en leidingen verstopt raken en om dit te voorkomen kunt u petroleum aan de dieselbrandstof worden toegevoegd. Plm. 5% petroleum, wanneer nodig.

Andere mogelijkheden om het uitvlokken tegen te gaan zijn het toevoegen van chemische (ZIE BOVEN !) middelen die het vlokpunt verlagen of een inrichting die de dieselbrandstoftank voorverwarmt.

Het is wel zo, dat de laatste jaren de Oliemaatschappijen in de winterdag al een toevoeging tegen uitvlokken toevoegen. Doch de een is beter dan de ander...

Veel plezier !

Naschrift van de redacteur;

Op 27 augustus 1999 lagen wij met onze Doerak in de Linthorst Homansluis, Wij werden door een douane-ambetenaar verzocht om ,na het schutten aan de kant te gaan teneinde onze brandstoftank op rode diesel te controleren.Meerpaaljes waren niet voorhanden dus mijn vrouw aan de achterlijn en ik aan de voorlijn, een helpende hand van de heren ambtenaren kon er niet vanaf.

Gelijktijdig met ons kwam een bakdekker aan de kant met, na later bleek, rode diesel in de tank. Nadat we ca.20 min. voor joker lagen te wachten ,gaf mijn vrouw aan de heren te kennen dat we weg wilden varen om de brug voor sluitingstijd te halen.Het dreigenment hielp ,oom douane kwam en was zelfs bereid onze boot vast te houden zodat ik de tankdop -die niet aan de walzijde zat-kon los-draaien.

Een recente kwitantie van het tankstation was niet voldoende dus hevelen maar. Wat wij allang wisten er was dus geen spoor van rode diesel te vinden.

De douane wist mij te vertellen dat het je **f 10,- per liter tankinhoud kost als boete !!!!**

Het blijft een bespottelijke maatregel dat de recreatie vaart niet en de beroepsvaart wel met rode diesel mag varen,Wie is de grootse vervuiler ?,niet de recreant.Maar u bent gewaarschuid!!!

ACCU'S AAN BOORD

Als oud opvarende van Onderzeeboten van onze Koninklijke Marine heb ik nogal wat ervaring opgedaan met grote- en kleine accu's. Een onderzeeboot heeft 326 grote (manshoog !) accu's aan boord van ieder 2 Volt. Ik zal trachten mijn ervaringen en wat mij geleerd is op papier te zetten, daar gaan we...

Een accu is opgebouwd uit positieve platen (actief materiaal PbO₂), om en om afgewisseld door negatieve platen (actief materiaal Pb) en deze zijn onderling gescheiden door separatoren. De platen zijn onderling verbonden om 2 Volts elementen te verkrijgen, die vervolgens in polypropyleen bakken (accubak) worden opgehangen, in serie worden geschakeld en daarna worden ondergedompeld in het elektrolyt (zwavelzuur + water).

Een accu is een energiereservoir. Tijdens het opladen wordt in de accu elektriciteit opgeslagen en als er om wordt "gevraagd" -aangesloten verbruiker- dan geeft de accu elektriciteit af (dus wordt hij ontladen!). De werking berust op een elektrochemische reactie van actieve materialen die in contact zijn met het elektrolyt. De reactie is omkeerbaar.

De belangrijkste taak van de accu is het starten van de motor; hiervoor wordt het startvermogen gevraagd dat in Ampères (A) wordt uitgedrukt.

CAPACITEIT (aangegeven in Ampère-uren-Ah).

De capaciteit is afhankelijk van de massa van het actieve materiaal. Het is de hoeveelheid elektriciteit die de accu in 20 uur kan afgeven om verbruikers te voeden.

Verbruikers zijn: verlichting, koelkast, dashboard, etc.

VERMOGEN (aangegeven in Ampères-A).

Het vermogen hangt af van het aantal en het oppervlak van de platen en de mate van poreus zijn van de separatoren (tussen de loodplaten geplaatst om kortsluiting te voorkomen). Het is de stroom die de accu direct kan geven om te starten. Volgens Franse en Internationale normen moet deze stroom bij een temperatuur van -18 C worden gemeten.

SPANNING (V)

De spanning is de waarde die een voltmeter aangeeft als deze op der accupolen is aangesloten. De waarde wordt uitgedrukt in Volt. Voor een 100% geladen accu is deze waarde 12.7 V (voor een z.g. 12 Volts accu) of 6.35 Volt voor een 6-Volts accu.

ZELFONTLADING

Een accu die met vloeistof is gevuld (klaar voor gebruik) is een niet duurzaam product. Een accu ontlaadt zichzelf en zijn elektriciteit-reserve wordt geleidelijk minder. Hoe hoger het percentage antimoon (chemische verbinding) is dat in de legering wordt toegepast, hoe sneller de zelfontlading plaatsvindt.

CONTROLE

Alle accu's worden gecontroleerd, voordat zij aan de klant worden afgeleverd (spanning) en als dat nodig is worden zij volgens strikte normen bijgeladen. Op deze wijze zijn zij in optimale conditie om te worden opgeslagen.

TEMPERATUUR

Hoe hoger de opslagtemperatuur is, hoe korter de toegestane opslagtijd wordt (drie maanden bij 40 gr. C). Een accu die bij een omgevingstemperatuur van 20 gr.C wordt opgeslagen, kan na 12 maanden opslag een motor starten. Na een langere opslagtijd moet de accu worden opgeladen om zijn bovengenoemde eigenschappen terug te krijgen.

Een accu moet worden opgeladen als de spanning is gedaald tussen 12,3 en 12,1 Volt.

12,7 V = 100%

12,5 V = 80%

12,3 V = 60%

12,1 V = 40%

HET VERMOGEN (A)

Dit is de onmiddellijk geleverde stroom voor het starten van de motor. De beste prestaties bij het starten worden geleverd door de accu met het grootste vermogen. Hoe lager de temperatuur, hoe meer de motor aan vermogen verlangt, maar hoe lager het vermogen is wat de accu kan leveren. Een accu met meer vermogen is beter aangepast om te starten. Dus een accu van 150 Ah is beter als een van 100 Ah.

Voor het vergelijken van 2 accu's met gelijke capaciteit in een gematigd klimaat moet naar het vermogen worden gekeken, want dat maakt het verschil uit.

EEN ACCU 'SLIJT' TIJDENS DE ONTLAAD-LAADCYCLI

De accu is een onderdeel van de elektrische installatie en ontlaaft (starten, koelkast, verlichting, radio, TV..) en laadt zich regelmatig.

De elkaar opvolgende ontlaad- / laadcycli doen een beroep op de actieve elementen. De accu "slijt" en zijn capaciteit wordt minder.

Een diepe ontlading heeft plaats als er elektrische verbruikers (verlichting, radio, TV...) alleen door de accu worden gevoed als de motor NIET draait.

Indien de dynamo niet voldoende stroomsterkte afgeeft, dan wordt de accu niet volledig opgeladen. Hierdoor ontlaaft hij zich sneller.

Indien de dynamo *te veel* laadstroom afgeeft raakt de accu overladen, het elektrolyt verdampst en het actieve materiaal degradeert. De accu "slijt" sneller.

In de warmte (motorruimte) verdampst het water van het elektrolyt en het daardoor geconcentreerde zuur tast het actieve materiaal aan.

Daar komt bij dat als de platen niet volledig in het elektrolyt staan ondergedompeld het droge gedeelte van de platen sulfateert en de capaciteit van de accu vermindert.

Bij koude is het geleidingsvermogen van het elektrolyt verminderd waardoor de stroom minder goed wordt geleid. Daar komt bij dat de mechanische onderdelen van de motor moeilijker in beweging zijn te krijgen. Er wordt meer van de accu gevraagd, terwijl hij dan juist "zwakker" is.

CONTROLE VAN HET PEIL VAN HET ACCUZUUR

Controleer het niveau van het elektrolyt (vloeistofhoogte...) minstens 2 x per jaar. Aan het begin van de winter en aan het begin van de zomer en dan liefst nog een keer tijdens het varen in de vakantie. Het beste niveau is 15 mm boven de platen. Vul zo nodig alleen gedistilleerd (accuwater) bij, geen enkel ander product mag worden toegevoegd. Dus ook GEEN leidingwater.

ATTENTIE: Het vaak laag zijn van het niveau van het elektrolyt (accuwater) wordt veroorzaakt door het overladen en dit is weer een gevolg van een ontregeld elektrisch circuit. Controleer de dynamo(en V-snaar) en/of de spanningsregelaar.

Als u tijdens de winter u boot niet meer gebruikt, koppel de accu's los en laad hem tot 100%. Voordat u de accu weer in dienst neemt moet de klemspanning worden gemeten en de accu eventueel weer worden opgeladen.

OPLADEN...

--Controleren of alle afnemers eraf zijn.

--Maak de accupolen los, begin bij de negatieve pool !

--Verwijder de doppen of de afsluitstrips, let op voor het spattende zuur !

--Controleer het peil van het elektrolyt (accuwater)

--Sluit de acculader aan, begin met de positieve klem(krokodillenklem...)

Ik beveel u aan om uw accu's te laden met een geringe stroomsterkte en over langere tijd, in plaats van de oplaadtijd te verkorten door de stroomsterkte te verhogen. Het beste is een laadstroom van een 20-ste van de capaciteit (voorbeeld: 2 A voor een 40 Ah accu) in plaats van een snellading. Dus 6 Ah laadstroom voor een 120 Ah accu.

Controleer na het laden het niveau van het elektrolyt in alle cellen. Vul zo nodig bij met gedistilleerd water. Nogmaals: Let op dat u geen ACCUZUUR in gelaat en kleding krijgt. Accuzuur bijt op de huid en maakt gaten in uw kleding.

De artikelen accu's aan boord en dieselbrandstof in de boot,zijn van de hand van de heer Nick Kuyper,Doerak 780 AK,tel 026 - 3812101.

Antifoulings

Sinds 1 september kent Nederland een verbod op het gebruik van koperhoudende antifoulings. Minister Els Borst van Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft de bezwaren die verffabrikanten tegen het verbod hadden ingediend ongegrond verklaard. Zij deed dat op het allerlaatste moment, in een brief van 31 augustus 1999..

De Waterkampioen heeft in een eerder commentaar al zijn verbazing uitgesproken over het verbod. Immers er lagen al afspraken met onder meer het ministerie van VROM over het terugdringen van koperhoudende antifoulings in tien jaar tijd, toen het College voor de toelating van bestrijdingsmiddelen (CTB) plotseling en eenzijdig tot een verbod besloot. Het resultaat was een verbod dat-gezien de afspraken-onnodig was en bovendien verffabrikanten en watersporters in grote problemen zou brengen.

Nu blijkt de zaak nog vreemder te liggen. Minister Borst heeft nadrukkelijk alleen het gebruik verboden. Daaronder verstaat zij het aanbrengen van koperhoudende antifoulings binnen Nederland. Met andere woorden: de verkoop mag gewoon doorgaan en aanbrengen in het buitenland mag ook ???!

De gevolgen daarvan zijn voorspelbaar: watersporters zullen massaal uitwijken naar België en Duitsland om daar hun schepen te laten voorzien van koperhoudende antifoulings. Dat is niet alleen een verbazingwekkend beleid, het is ook nog eens moeilijk-zo niet onmogelijk-te controleren. Het is te hopen dat het beroep dat de verffabrikanten hebben ingesteld tot een andere uitkomst leidt

Noot van de redactie: Hoe is de controle en sanctie geregeld op een "stoute" nederlandse watersporter die legaal zijn antifouling koopt maar het (omdat hij of zij geen kranten leest) domweg onder de boot smeert. ???!!!

-0-0-0-0-0-0-

Vuilwatertanks

Staatssecretaris Geke Faber wil vuilwatertanks verplicht stellen aan boord van recreatievaartuigen. Binnen vijf jaar moet elk jacht zo'n tank aan boord hebben, zo heeft zij medegedeeld bij de opening van het eerste met overheids-geld gesubsidieerde inzamelstation voor vuilwater in de jachthaven de Kranerweerd te Zwartsluis. Tot op heden was alleen sprake van verplichting in nieuwe jachten. Nu is ook de bestaande "vloot" dus aan de beurt. Nadat de overheid besloot tot het bouwen van 200 walstations was de verwachting dat er "iets" zou moeten gebeuren om die walstations tot een succes te maken. De beste manier was een stimuleringsregeling van de overheid geweest: subsidie voor die mensen die vanuit de eigen portemonnee investeerde in het algemene belang "milieu". Helaas geeft de rijksoverheid tot op heden niet thuis als het om een financiële bijdrage gaat. Zij laat het initiatief tot een dergelijke financiële prikkel over aan de lagere overheden. Dat leidt tot willekeur en ongelijkheid. De ene watersporter zal alles zelf moeten betalen, de ander zal worden gecompenseerd door een bijdrage van de provincie. Een vreemde zaak is ook het verschil tussen recreatie- en beroepsvaart. In haar aankondiging werd die beroepsvaart niet genoemd. Uit het verleden weten we dat het in de intentie ligt om die beroepsvaart pas later "aan te pakken".

Gelukkig gaat het nog maar om een intentie van de staatssecretaris en kan de Tweede Kamer nog een stokje steken voor de onjuiste plannen van de staatssecretaris. Laten we hopen dat dat ook daadwerkelijk gebeurt

Pinkstertocht Noord-Holland 1999

Zaterdag 22 mei

Verzamelen bij "De Onderlingen" aan de Poel in Zaandam. Daar werden wij ontvangen door Arhato Roskam, er waren maar vier boten en twee families met de auto.

Nadat we allemaal een plekje hadden gevonden begonnen we meteen maar met de "Sherrystop" in de havenkantine, Arhato vertelde ons dat de organisatoren Johan en Greet van Dam op grond van huiselijke problemen niet aanwezig konden zijn. Een telefoontje aan de deelnemers was naar onze mening wel op zijn plaats geweest.

Dus daar stond Arhato er alleen voor, alle respect en dan nog in je eentje je bootje te moeten varen !!!

Nadat we wat hadden gedronken zijn we gezamenlijk naar een Chinees restaurant gegaan en hebben daar heerlijk gegeten, het was erg gezellig.

Daarna op de Panta-Rhei een afzakkertje genomen om lekker te gaan slapen.

Zondag 23 mei

Verzamelen bij de "Zaanse Schans", daar hebben we een rondleiding gehad, was erg interessant. In de middag een gezamenlijke vaartocht over de Zaan en het Alkmaarder-meer, daar gingen onze Doerakken aardig tekeer !!!!

Nadat iedereen de boot had afgemeerd, tijd om even bij te komen in de havenkantine.

s Avonds een barbecue op een beschut plekje achter een schuur anders zou het vlees van de barbecue kunnen weg waaien, het was weer erg gezellig.

Na nog even op de "Trouw Moet Blijken" wat genuttigd te hebben ging iedereen geheel voldaan onder zeil.

Maandag 23 mei

Na gezamenlijk koffie te hebben gedronken, zijn we met de vier boten naar de Zaanse bocht gevaren en van daar uit ging ieder er zijn eigen weg.

Arhato bedankt voor de goede inzet en met veel bewondering werd zij uitgezwaaid, daar ging zij in haar Uppie haar reis verder voort zetten, geweldig !!!.

Ter afsluiting willen we toch even vermelden dat we het jammer vinden dat de animo voor de Pinkster-tochten minder wordt, misschien bespreekbaar op de najaarsvergadering ???

Jan en Riet Ran van de Jari

Verslag Pinkstertocht Langweer

Zaterdag

In de map met de beschrijving van het weekend stond:

14.00 uur van alle kanten komen de DOERAKKEN opstomen. Dat hebben wij niet kunnen waarnemen. Wij hadden alle moeite gedaan om niet te vroeg aan te komen. Toen wij dan ook tegen 14.00 uur aankwamen bij de haven Scharsterrijn dachten wij één van de eerste boten te zijn. Wij bleken echter de laatste te zijn, ondanks de harde wind ging het afmeren door de vele helpende handen vlot.

In verband met die wind werd er een alternatief terras gemaakt in de luwte, daar hebben wij na de kennismaking en het welkoms woord van Hilda genoten van koffie met appelgebak. Spontaan werd ik benoemd tot "penningmeester" van dit weekend. Er werd uiteraard gesproken over Doerakken en vaartochten.

's Avonds was de barbecue bij de caravan van Anne en Hilda. Zij hadden met ondersteuning van Arie en Zwaantje een barbecue voorbereid, waar een restaurant jaloers op zou zijn. In verband met de grootte van de groep waren stoelen, tafel en een barbecue geleend uit het grof vuil hok. Na het eten werden de barbecues gebruikt om hout in te stoken om de kou te verdrijven. Het vuur werd bijgestaan door enige alcohol.

Zondag

Een aantal deelnemers maakte gebruik van de gelegenheid een kerkdienst te bezoeken. Zoals afgesproken hadden de "thuisblijvers" koffie gezet. Om 11.00 uur werden de stoelen en tafels uit de boten gehaald en aan de andere kant van de haven uit de wind, maar in het zonnetje neergezet. Na uitgebreid koffie drinken, vertrokken wij om 14.00 uur over onze tocht over de frische wateren. De bemanningen werden over 6 boten verdeeld, zodat een aantal boten kon blijven liggen. De wind was nog wat verder aangewakkerd, mogelijk dat daardoor de Vrijbouter de uitgestippelde route halverwege op eigen wijze interpreteerde. Er werd een verkeerde afslag genomen, waardoor wij door de Joustervaart voeren. Voor de bekenden onder ons: daar staat nauwelijks 90 cm water. Het kostte nogal wat moeite hier heelhuids door heen te komen. Na de Joustervaart zochten wij zo snel mogelijk een plek om 2 aan 2 aan te leggen. Niet alleen voor de sherrystop, maar ook om van een boot de wierpot schoon te maken.

Nu bleek dat er veel makke Doerakkers in een boot gaan, met zo'n 20 man (en vrouw niet te vergeten) op de Vrijbouter. Het werd zo gezellig, dat het maar goed was dat de route werd ingekort. 's Avonds een voortreffelijk dineetje in het havenrestaurant.

Maandag

Het regent, alle voorspellingen ten spijt. Omdat het in het restaurant iets ruimer is dan op een boot, dronken wij daar gezamenlijk koffie. En er werd nog steeds gesproken over.... ja Doerakken en vaartochten en hoeveel men wel beleeft op die tochten.

Om 12.00 uur was het tijd om afscheid te nemen.

Wij vertrokken met de Olga naar de thuishaven, de Otrobanda vaarde een heel stuk met ons op richting Heerenveen over een woelig Tjeukermeer, waar wij in de dwars wind "heerlijk" rolden. De overige boten bleven nog liggen, om later die week in verschillende richtingen te varen, maar dat is het voorrecht van de ouderen onder ons, die nu hun eigen tijdsindeling kunnen maken.

Het was een perfect gezellig weekend. Met dank aan de organisatie door Anne, Hilda, Arie en Zwaan.

Hopelijk volgend jaar weer een Pinkstertocht

De bemanning van de Olga: Marja, Ton en Martin

18 e friesche ELFSTEDENWEEK

Het was weer zover ,we kregen de folder van de w,v. "De Meeuwen" betreffende de te organiseren elfstedenweek 1999 in huis.Aanvankelijk hadden we niet zo animo om weer mee te varen,we vonden dat sommige dagtrajecten toch wel erg lang waren en dus veel vaaruren per dag vroegen,die ervaring hadden we tijdens de tochten in 1993 en 1996 opgedaan.

Maar,ja er gingen weer een aantal Doerakken mee en in de folder stond dat in het traject van Bolsward - Franeker langs Wommels een minimale doorvaarthoogte van 2.50 werd aangehouden.We wisten dat in voorgaande jaren was dit lager,maar dit zou op korte termijn verhoogd worden.

Dus zeiden we vooruit we gaan ook mee,vroeger moesten we omvaren omdat de (verlaagde) brug bij Wommels een doorvaart van 2.35 had en dat was 10 cm teveel voor onze GSAK.

Van ons voorstel om vanuit Heerenveen naar Leeuwarden in konvooi te varen kwam niet veel terecht.De Trouw Moet Blijken kwam wel even buurten maar had nog afspraken o.m. in Warga. De Leeuwerik kwam met twee bevriende boten uit de Biesbosch en wilde vroeg in de week al in Leeuwarden zijn.De Markel vertrok op eigen gelegenheid uit Akkrum.De Animal Sauvage moest eerst nog bemanning ophalen en kon pas zaterdag in Leeuwarden zijn.Bleven over de Senang en de Vetgans.De Senang met Arhato als schipper en Cocco de sloopshond als enige bemanning , dus in haar uppie,lag al een paar dagen eerder bij ons aan de wal om bij te komen van haar eerste grote solovaart vanuit holland.Alle respect om dit in je eentje te doen!!!

Verder werd er (te) veel tijd besteed aan het weer laten werken van de voetbediende drinkwaterpomp en wegpompen van de wateroverlast in de motorruimte.

De Vetgans kwam 28 juli voor de wal en werd met drie Doerakken koers gezet richting Akkrum om in de Kromme-Knilles aan een Marrekriteplaats te kunnen overnachten,de avond gezellig bij elkaar op de wal gezeten (niet op een droogje)daarna zochten we onze boten op.

Op 29 juli werd de tocht voortgezet met als einddoel Warga maar dan moest eerst even het Margrietkanaal genomen worden,dan is het leuk als een vrachtschip uiterst stuurboordwal met een slakkegang van ca 6 km vaart.Pas toen wij hem uitendelijk maar aan bakboordzijde gingen oplopen kwam de schipper tot de ontdekking dat hij ook harder kon en dit dan ook vol ijver deed, ,spannend maar alles behalve aangenaam!!!

Bij de spoorbrug was het helemaal raak,door werkzaamheden was de doorvaart gedeeltelijk verperd en werden we door een veld met drijvende rotzooi gestuurd.Op het moment dat de Senang het afgemeerde werkschip wilde passeren maakte deze los om achteruit het kanaal op te draaien, dus voor de Senang een noodstop midden in een veld van min of meer geagiteerde schippers.

Desondanks kwamen wij in een bloedheet Warga aan, na G.S.M. contact met de Trouw Moet Blijken bleek dat de Marrekriteplaats (onder de bomen) vol lag dus dan maar aan een zinderende gemeentesteiger blijven liggen met wel als voordeel dat er gedouchet kon worden.

De avond bracht enige afkoeling zodat we toch nog redelijk konden slapen.

De volgende dag 29 juli buiten Warga de Trouw Moet Blijken opgepikt en in konvooi naar Leeuwarden,bij de bruggen in Leeuwarden was het dringen en voordringen geblazen maar we kwamen desondanks heelhuids bij de Prinsentuin aan de wal,de Leeuwerik lag daar al "prins" heerlijk met zijn Brabants gevolg afgemeerd.

De dagen tot aan de start op 2 augustus werden rustig doch zinvol besteed,we haalde onze startpapieren op,deden onze boodschappen,feliciteerden Jan Pennings met het bereiken van de A.O.W. leeftijd,zijn hondje deed dit ook met enige ferme beten zodat Jan met twee handen in

stevig verband en mittella moest lopen. Het speciale Penningsbier ging voor ons de mist in maar kwam in september op de bestuursvergadering weer voor elkaar.

De stempelkaart met bijbehorende stukken had voor ons nog een vervelende verrassing in petto. De hierboven genoemde brughoogte bij Wommels bleek nu 2.35 te zijn dit zou voor ons betekenen een vaartocht van ruim 75 km dus net en maatje teveel en dat waren we niet van plan.

Maandag 2 augustus. Start van ca 100 motorboten, beduidend minder dan voorgaande tochten en een dikke 200 kano's. De start ceremonie viel voor de meeste deelnemers in het water, zij die tegen 8.30 uur bij de startplaats kwamen, konden nog net de laatste regels van het Friesche volkslied horen de rest van de openings ceremonie was al achter de rug.

De boten van de Provincie hadden de uittocht van de deelnemers goed in de hand en we kwamen op een nette manier Leeuwarden uit. De toegangsvaart naar Warga zat bomvol, dus werd besloten via Wartena naar het Margrietkanaal te varen, best wel een mooie route.

Het Margrietkanaal was erg druk maar dankzij de bouwvakantie werd er niet aan de spoorbrug gewerkt. Tot aan de Woudvaart bij Sneek liep het vrij vlot maar vlak voor Sneek zat de boel vast. Oorzaak was het stempelpunt vlak voor de brug er waren krap twee afmeerplekken, opvang- en afduwhulp vanaf de wal was er niet bij dus de chaos compleet. Het was echter een goede oefening voor het stempelen in IJlst hier moesten kano's en motorboten aan een klein, tussen de bomen verstopt, steigertje het stempeltje zien te halen. Een uniek kans om ruige scheepstaal aan te horen. Aan de overkant van het vaarwater was plaats en overzicht ruimschoots voorhanden. Zonder verdere problemen werd Sloten bereikt, om de brug te ontwijken werd besloten vóór de brug aan de wal te gaan. De motor had 8 uur gedraaid en was met ons aan een welverdiende rust toe..

De bemanningen van de Senang, Annimal Sauvage en Duet stilden de honger bij de plaatselijke viskraam, daarna nog even Sloten in, zagen de schutterij zich opmaken voor het kanonschieten en konden een echte ringsteek rijderij meemaken. Nog gezamenlijk een kop koffie en we gingen onder zeil.

Dinsdag 3 augustus. Vroeg op, want we willen graag vóór de grote meute via het Slotermeer door Woudseind zijn. Zonder brokken over Heegermeer, Fluessen en Morra richting Stavoren Hoewel, bij de brug aan de Galamadammen probeerde een schipper uit het verhaal "Watervermaak" ons de pas af te snijden, hij was "verdammt böse" toen bleek dat ik zijn voortvarendheid niet op prijs stelde.

We konden nog net een goede stek vinden vlak voor de uitmonding van het gemaal. Juist op tijd want de schaarse afmeerplekken werden niet altijd op een sportieve manier ingenomen. Een opgefokt elfstedentocht commissielid maakte zich nogal druk over het feit dat wij het niet noodzakelijk vonden dat de Senang ruimte maakte voor een megaschip met bijboot, 'et ken nét' was hem niet bekend, evenmin de bereidheid de binnenkomers even te helpen.

Het afstempelen van de kaart hebben we gecombineerd met bezoeken van de jaarmarkt en het aanvullen van onze voorraden.

Voor het halen van de Hindelopenstempel konden we gebruik maken van een bus pendeldienst, vreemd dat je daar helemaal voor naar het station Stavoren moest lopen terwijl bij het gemaal, waar onze boten lagen afgemeerd, een groot (leeg) parkeerterrein beschikbaar was. Voor de mensen met loopproblemen een onnodige belasting, er stonden dan ook vele vouwfietsjes bij het station geparkeerd. De bustocht naar Hindelopen was een sensatie op zich, met ware doodsverachting sjeesde onze chauffeur over de smalle dijk en door de nauwe straatjes van de buurtschappen. Na het bekijken van het mooie stadje met helaas gesloten winkeltjes-de V.V.V. had de middenstand vergeten te waarschuwen-, de stempel halen, gezamenlijk pannenkoek eten en een korte demonstratie van de "Skotsploeg", werd de dodenrit naar Stavoren aanvaard. Bij aankomst bij de boten nog even een lekkere mok thee bij de Senang en daarna oogjes toe.

Woensdag 4 augustus Bijtijds op, maar een uitgesteld vertrek, de schipper van de Animal Sauvage moest op jacht naar een onderdeelje van het onderwatertoilet hetgeen hem uiteindelijk bij de Marinahaven lukte. Via Morra en Fluessen werd Workum bereikt en kwamen we na de spoorbrug in een heksenketel van boten terecht die Workum in-en uit wilden. We besloten dat de Animal Sauvage met de kaarten van de Senang en Duet zou doorvaren en wij bleven voor Workum wachten, achteraf een wijs besluit want Workum lag bomvol met schepen er was jaarmarkt. Na een tussenstop in Parrega voor water, gas en diesel, werd Bolsward bereikt, en daar begon de afmeerellende, volgens de routeomschrijving moesten de schepen hoger dan 2.35 vooraan blijven liggen bij de Stoombootkade Van enige opvang door een havenmeester was echter geen sprake en iedereen dobberde maar wat rond. Uiteindelijk wisten we toch nog vlak voor de Blauwbrug vast te maken, de brug ging constant open en dicht voor de radeloos zoekende elfstedenvaarders dus ideaal lagen we daar ook weer niet, maar vooruit maar leve de lol. Die kwam in de vorm van een beschuit met muisjes, de bemanning van de Vetgans was verblijd met een kleinzoon. De middag werd besteed aan fourageren, stempelen en het in ontvangst nemen van gevulde tas namens de middenstand van Bolsward, erg leuk en lekker.!!! De avond werd besloten met een rondwandeling door Bolsward, ook hier ook de winkels dicht, een bezoekje aan de Vetgans om de oma en opa te feliciteren met uitbreiding van het kleinkind dertal

De Vetgans had ook geen animo om de lange omrit naar Harlingen en Franeker te maken en zo werd besloten de stempelkaarten aan de Senang mee te geven en op eigen houtje tot Warga te gaan, waar we elkaar weer zouden treffen.

Donderdag 5 augustus. Om de drukte rondom Bolsward te vermijden staken we met onze Duet om 10.00 uur van wal, wel een verademing nu eens niet in een veld van voort jakkerende elfsteden schepen je eigen gang te kunnen gaan, zijn Doerakkers dan toch individualisten? Nadat we in Warga het nodige hadden ingeslagen, zochten we de Marrekriteplek buiten Warga op en ja hoor de Vetgans was daar ook zojuist afgemeerd. Onder het gezamenlijk "bakkie" doen werd de route voor de volgende dag met het einddoel afgesproken.

Een G.S.M. gesprek met de Senang dreigde daar echter verandering in te brengen, In Franeker was door de commissie medegedeeld: op aanwijzing van de Provinciale Waterstaat kon de route door de Kuikhornstervaart en de Strobosservaart door het Dokkummerdiep naar Dokkum niet gevaren worden en dat waren we nu juist wel van plan!!!.

Een telefoontje naar Waterstaat leerde ons dat Waterstaat totaal geen bezwaar maakte maar het idee van omvaren via Kollum kwam uit de koker van de Elfsteden commissie, dus werd na ampel beraad besloten toch onze eigen route te varen en maar af te wachten of we inderdaad vervelende zwemmers op ons vaarwater zouden tegen komen.

Vrijdag 6 augustus We hielden de rode elfstedenwimpel in de mast, negeerde het bootje van Waterstaat en gingen ons eigen gang en het veld van elfstedengangers op stuurboordzijde achter ons latend. Zonder enige problemen -dus geen stenen gooierende of .spugende zwemmers- werd Dokkum bereikt. Met de Senang hadden we afgesproken tussen de molens in Dokkum, op het zelfde moment dat wij daar aankwamen kregen we de Senang in het vizier die vanuit de Dokkummer Ee binnen kwam.

Dokkum lag tjokvol we konden aan het hekwerk van een school vastmaken, niet riant maar we lagen, ook hier totaal geen opvang van de commissie of havenmeester.

Later bleek dat een groep boten vanuit Franeker direct, onder Leeuwarden door, naar de Dokkummer Ee waren gevaren en dus de omweg over het Bergummermeer hadden vermeden.

In Franeker was ook niet alles smetteloos verlopen de stempelplek was een paar keer van plaats veranderd. In Dokkum werd op de vertrouwde plaats gestempeld en daarbij een tas met inhoud van de plaatselijke ondernemers in ontvangst genomen, leuk gebaar dat op prijs werd gesteld.

In Dokkum zelf was het gezellig druk met een uitgebreid jaarmarkt gebeuren en natuurlijk alle winkels open. We gingen moe maar voldaan ter kooi, morgen vroegop!!!

Zaterdag 7 augustus Om 8 uur lagen we in de pierenbak voor de brug over de Ee, na enig gescharrel kwamen we zonder kleerscheuren daar doorheen om via Birdaard naar Leeuwarden te varen. Na een week vol uitbundige zon-soms een tikkeltje te heet-begon het weer ons in de steek te laten, de eerste regen kwam of en toe op ons neer, we kwamen echter droog in Leeuwarden aan. De oranje borden, met de vraag de oevers aan de Prinsentuin passantenvrij te houden, had men kennelijk niet gelezen, ook hier was met moeite plek te vinden. Toen we goed en wel vast lagen begon het nu echt hard te regenen, de intocht van de kanovaarders die andere jaren een feestelijk gebeuren was viel nu letterlijk in het water, jammer maar daar kon niemand wat aan doen. Het halen van de laatste stempel was letterlijk een koud gebeuren je kreeg de plaquette in je handen gedrukt en dat was einde van de friesche Elfstedentocht.

Geen schippersmaaltijd met gezellig samenzijn met de deelnemers op de terrassen van de Koperen Tuin, zelfs voor de kanovaarders die toch een geweldige prestatie hadden geleverd, kon er niet eens een mok koffie of soep af!!!

De meeste schepen hielden het voor gezien en vertrokken, daarmee het havengeld uitsparend. Wij met de Duet namen 8 augustus afscheid van de bemanning van de Senang die naast ons lag om op ons gemak richting Heerenveen te varen, op het zelfde moment dat de zonsverduistering op 11 augustus zichtbaar moest worden, meerden we bij onze achtertuin weer af.

Naschrift

Dit was onze derde friesche Elfstedentocht, we moeten helaas vast stellen dat de organisatie (te) veel heeft gesteund op de ervaring vanuit het verleden en daarbij de plank vaak heeft mis geslagen, het gezellige van de voorgaande tochten hebben we gemist. Tijdens deze tocht hebben we van meerdere bemanningen deze negatieve berichten gehoord,

Het varen van de elfstedentocht "op eigen houtje" in 1998, was voor ons een echte ontspannende ervaring en iedereen aan te raden, nadere info bij de V.V.V. kantoren in Friesland

Lies en Rien Wienk

a/b DUET



De Senang en Duet in de Prinsentuin te Leeuwarden klaar voor de 18 e friesche Elfstedentocht.

What's in a name ?

Ter gelegenheid van de de start van de 18^e friesche Elfstedentocht stond in de Leeuwarder Courant hierover een artikel,het lijkt ons aardig een stukje hieruit te citeren.

Het is voor Sinas en Jo Boskma uit Uithoorn de derde keer dat ze met hun Doerak "Trouw Moet Blijken" aan de tocht deelnemen.Een aparte naam voor een boot er zit dan ook een geschiedenis aan vast Sinas vader vervoerde vroeger met zijn vrachtschip bieten en aardappelen uit de friesche veenstreken.De Duitsers namen hem het schip in de Tweede Wereldoorlog af.Boskma senior kocht een nieuwe boot en noemde deze "Trouw Moet Blijken",als sneer naar de Duitsers.

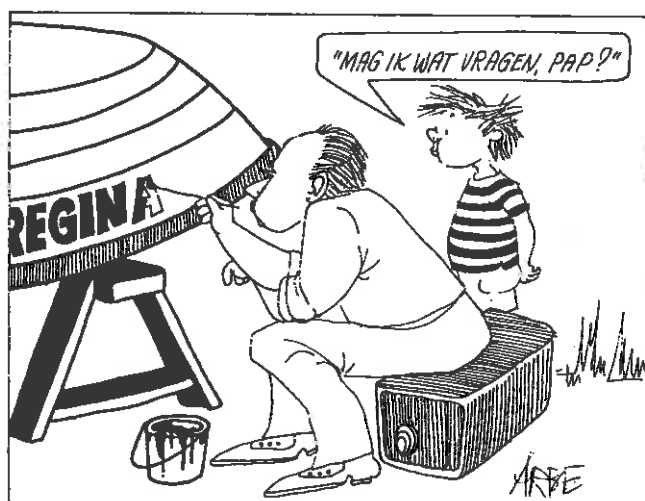
Toen de eerste elfstedentocht in 1946 werd georganiseerd,deden Sinas Boskma en zijn vader meteen mee met het scheepje.Later hebben Jo en Sinas hun nieuwe Doerak naar het oude schip vernoemd.Boskma is de enige deelnemer die de eerste tocht nog heeft meegemaakt.Ik vind het prachtig om al die oude vaarten nog eens te zien waar ik vroeger met mijn vader voer"Ik herken er nog een heleboel van,maar je ziet bij iedere tocht dat er weer een paar van de oude kanalen gedempt zijn. heel jammer."

Het kleine jacht is van alle gemakken voorzien.Een visscanner geeft continu aan hoeveel vissen er in de buurt zwemmen en hoe groot ze zijn.Bovendien beschikken de Boskma's over een infraroodkijker.Daarmee zien we nachts alle konijnen en andere beesten in de wijde omtrek,zegt Jo "dat is heel apart".

einde citaat

Maar wellicht het begin van een vervolgverhaal,het lijkt mij -als je zo de namen van de Doerakken leest-er vele bootnamen in omloop zijn met een diepere achtergrond.

Voert uw boot een naam met een voor u bijzondere betekenis,laat het ons weten en we nemen het op in de vervolg rubriek "What's in a name"



Mobiele telefoons als veiligheidsmiddel ?

Het gebruik van mobiele telefoons (bijvoorbeeld de G.S.M.) is de laatste jaren sterk toegenomen. De verwachting is dat deze trend zich de komende jaren zal voortzetten. Het gebruik van de mobiele telefoon aan boord van uw schip is natuurlijk al net zo gewoon als het gebruik in uw auto.

Het idee dat een dergelijke telefoon de marifoon eenvoudig kan vervangen, is slechts ten dele waar. Zo'n mobiele telefoon is voor gesprekken met wal abonnees een prima middel en zal op de meeste binnenwateren en dicht langs de kust betrouwbaar functioneren. Voor communicatie ten behoeve van de navigatie en voor nood-, spoed-, en veiligheidsverkeer is deze mobiele telefoon in vele gevallen slecht bruikbaar.

Nadelen mobiele telefoons

- 1 Er is geen gegarandeerde dekking op de ruime binnenwateren en op zee. Op enkele plaatsen werkt de telefoon kilometers uit de kust terwijl er ook plaatsen te vinden zijn waar u eerst de duinen zult moeten beklimmen om verbinding te kunnen krijgen. Dit geldt niet voor de nieuwe generatie mobiele satelliet telefoons zoals bijvoorbeeld Iridium.
- 2 Er is geen enkele prioriteitsregeling. Is een door u gekozen telefoonnummer bezet (of is het mobiele netwerk overbelast) dan kan niet worden aangegeven dat uw gesprek een hogere prioriteit heeft. Ook noodoproepen blijven onbeantwoord zolang de "lijn" bezet is
- 3 Een telefoonverbinding wordt opgebouwd tussen twee punten. U kunt pas verbinding opbouwen als het telefoonnummer van de tegenpartij bekend is. Wanneer u verbinding heeft, kunnen andere schepen niet meeluisteren. Dit is zeer gewenst voor privé- en zakelijke gesprekken maar voor navigatiedoeleinden en nood-, spoed-, en veiligheidsverkeer is deze vorm van communicatie ongewenst.
- 4 Rechtstreeks contact met te hulp schietende reddings eenheden is onmogelijk. De coördinatie wordt hierdoor zeer bemoeilijkt.
- 5 Door overbelasting kan het mobiele telefoonnet volledig geblokkeerd worden. Dit verschijnsel staat bekend onder het z.g. "Henny Huisman effect"
- 6 Het mobiele telefoonnet is niet dubbel uitgevoerd. Volledige uitval is gedurende korte of langere tijd mogelijk.
- 7 De batterij van uw telefoon kan op het verkeerde moment uitgeput raken.

Advies

Ons advies is om vooral uw maritieme communicatie middelen en systemen te gebruiken die speciaal hierop zijn afgestemd en eerder genoemde nadelen niet hebben. Echter op geïsoleerd gelegen binnenwateren waar geen blokgebied is ingesteld en buiten het bereik van een verkeerspost, brug sluis of andere scheepvaart, is het gebruik ondanks alle nadelen het proberen waard. Toets dan het alarmnummer 112 in. Als u verbinding hebt, vergeet dan niet zo duidelijk mogelijk te vermelden welke hulp u wenst, wat uw locatie / positie is en wat uw mobiele telefoonnummer is zodat u indien nodig bereikbaar bent. Ga er bij het opgeven van uw positie van uit dat degene met wie u contact hebt, de omgeving niet altijd zo goed kent.

Brandweer, politie of ambulance zullen in eerste instantie uitsluitend proberen hulp te bieden via de weg. Probeer dus altijd aan de kant van het vaarwater te komen die via de weg te bereiken is. Voor de goede orde hebben wij in dit clubblad de huidige beschikbare marifoonkanalen opgenomen

TIP: Knip de tabel uit en bewaar deze bij uw marifoon.

Marifoonkanalen

Volgens de laatste stand van zaken zijn de volgende kanalen met hun bestemming beschikbaar:

Nummer	Bestemming	Opmerkingen
1 t/m 5	verkeersbegeleiding	duplex
6	nautisch interschip verkeer	
7	admin./info	duplex*
8	nautisch interschip verkeer	
9	divers nautisch gebruik	
10	nautisch interschip verkeer	1
11	havenoperaties	
12	havenoperaties	
13	nautisch interschip verkeer	2
14	havenoperaties	
15	intraschip	
16	nood-, spoed- en veiligheid	aanroepkanaal
17	intraschip	
18	bruggen en sluisen	duplex
19	admin./info	duplex
20	bruggen en sluisen	duplex
21	verkeersbegeleiding	duplex
22	bruggen en sluisen	duplex
23	kustwacht	duplex*
25 t/m 27	maritieme communicatie	duplex#
60 t/m 65	verkeersbegeleiding	duplex
64 + 66	admin./info	duplex
67	opsporing/redding	
68	verkeersbegeleiding	
69	verkeersbegeleiding	
70	DSC nood/veiligheid	
71	havenoperaties	
72	nautisch interschip verkeer	berging /sleep
73	bestrijding verontreinigingen	
74	havenoperaties	
77	sociaal verkeer	proviand
78	admin./info	duplex*
79 t/m 81	verkeersbegeleiding	duplex
82	bunkeren/proviand	duplex
83	kustwacht	duplex*
84 t/m 87	maritieme communicatie	duplex**
88	maritieme communicatie	duplex**

1. Veiligheidsaanroepkanaal binnenwater.
2. Uitwijkkanaal voor 10; zeevaart veiligheidskanaal voor GMDSS.
- * Voorlopige bestemming.
- ** Nog niet vastgesteld.
- # Verkeersbegeleiding, bruggen en sluisen, admin./info, definitieve indeling volgt nog.

Citaatje

“Ik ben een Doerak, maar wel een voorzichtige Doerak, Ik hou van extreme dingen, maar absoluut niet van gevaar of pijn”

{Matilde Santing in Vrij Nederland}

Enquête onder de leden van de Doerakclub

Tijdens de voorjaarsvergadering is er gesproken over de mogelijkheid van een enquête er is toen aan de aanwezige leden gevraagd; zet eens op papier wat u wensen zouden zijn ten aanzien van een mogelijke structuur vernieuwing van onze vereniging.

Voor de goede orde hebben wij deze voorstellen hieronder opgenomen. Op het moment dat wij dit schrijven is de enquête bij u op de deurmat gevallen, wij vertrouwen op een ruime respons van de leden. Wij hopen tijdens de najaarsvergadering de eerste resultaten aan u kenbaar te maken.

Instelling van twee aanspreekpunten: 1) Technische gegevens, 2) Evenementen organisatie.

ad 1 Welke onderwerpen vindt u van belang c.q. moeten nader uitgewerkt worden.

ad 2 Welke "evenementen vindt u belangrijk, bijv: stertocht-pinkstertocht-winterbijeenkomsten-lezingen of demonstraties etc.

Regio bijeenkomsten (i.v.m. de landelijke spreiding)

Soort activiteiten club (commissie) die bijv. 1 x per jaar een "treffen" organiseert à la Zwartsluis met spelletjes: klootschieten, oude spelletjes, darten etc. etc.

N.J. Verburg

Behoeften:

- technische vraagbaak/advies centrum (heb me reeds beschikbaar gesteld)

meer regionale activiteiten (voorlichtingsavonden over technische vraagstukken, reis info, buitenlandtochten, sociale bijeenkomsten etc.)

meer info over doelgroepen binnen de vereniging (wie gepensioneerd wie niet) en wat is de behoefte van die categorie.

- innovatie mogelijkheden van de Doerak.

- motoren revisie.

Voorstel: maak het bestuur kleiner, maar slagvaardiger gericht op de toekomst.

Jan Jaspers

Eventueel mobiele telefoonnummers.

Winteractiviteiten zoals technische cursus knopen.

Het uitgeven van een Doerakpasje voor kortingen bij diverse bedrijven en jachthavens in ons land
Taakomschrijving van de bestuursleden.

N.N.

Tochten die men gemaakt heeft en mooi/leuk zijn, doorgeven naar het clubblad

Technische verhandeling over nieuwe verfsystemen (b.v. tweecomponenten en stralen) t.o.v. het verzinken.

Regionaal technische bijeenkomsten regelen.

J.C. Luitjes

Uitwerken van technische problemen is een goed idee maar er dient wel de nodige basiskennis aanwezig te zijn.

Mijn voorstel is om contact op te nemen met:

a) A.N.W.B. voor het geven van technische instructie aan Doerakbezitters.

b) alternatief fa, Dieseltechniek.

Cursussen te geven b.v. oktober t.e.m. maart, eventueel de cursussen per gewest.

Mart Bultman

Valt binnen de doelstelling van de vereniging deskundigheids bevordering?, door bijv. het centraal of regionaal organiseren van cursussen / demonstraties.

Bijv.;-touwspplitsen-onderhoud motor-demo verfsystemen-praktische vaarcursus.

Gerard Langerak

Het bedingen van korting bij diverse bedrijven (ledenpas invoeren)

Vragenformulier ontwikkelen.

P.R. pakket ontwikkelen, dat uitgedeeld kan worden aan andere Doerak-bezitters (geen lid)

Eén keer per 2,5 of 3 jaar (lustumvieringen per 5 jaar duren te lang) een verenigings activiteit organiseren met Doerak

W.L. Tefay

Stel voor de enquête meer te persoonlijke door enquête formulier op naam te stellen.

W. Courage

Stel een evenementen -commissie samen die voorstellen maakt en uitwerkt voor: stertochten, toertochten, gezellige winter bijeenkomsten wel of niet per regio.

M.W. Wienk



De opkomst bij de voorjaarsvergadering 1999 was groot

Vraag en Aanbod

Wij varen met een Doerak 950 Pav. Nr 24 en hebben de volgende vragen:

-wie weet alles van boegschroeven,waar inbouwen e.d.

-ik wil de achterkajuit verbouwen tot een dwarsscheeps i.p.v. langsscheeps,heeft iemand dit gedaan?.

-de ingang naar de achterkajuit wil ik wijzigen,nu stappen we eerst op de achterbank om vervolgens de trap af te gaan

.Ik wil de achterbank onderbreken zodat we direct naar beneden gaan.

W.Verschuren
Pastoor Reijnstraat 33
4758 AT Standaarbuiten
0165 - 315255

Is er iemand die ervaring heeft met het inbouwen van waterverwarming?.

Ruby en Lea Scholts
Abersland 1613
6605 MT Wijchen
023 - 6422988

Doerak 950 GSAK Nr 1

Schilderwerk knapt af ,blaast op.Hoe te handelen voor verder opnieuw te schilderen.

De originele aansluitingen van de uitlaat.

Waar zijn nog onderdelen voor de Peugeot ?.

Ik heb zelf een Webasto 3500 ingebouwd,kan wel van advies dienen.

Martin Messing

Doerak 650

Doerak met handkoppeling vooruit- achteruit.Wil deze effectieve doch "historische" koppeling vervangen door "moderne" één-handel besturing..Wie heeft hier ervaring mee en kan mij (verder) helpen?.

W. Courage

Wie heeft er voor mij nog oude Waterkampioenen van 1993 t.e.m.1996.Ik zoek deze hoofdzakelijk voor de toertochten die er in staan.

W.Korpers hoek
Kamperfoeliestraat 7
2153 BG Nieuw-Vennep

Wie heeft een beschrijving van een Ford 62 pk dieselmotor uit 1972?.

Hoe is op de beste manier de tankcapaciteit te vergroten (diesel en water)

P.M.L. Debets
Sittarderweg 110
6412 CK Heerlen
0455 - 5727064

Voor wie geïnteresseerd is, ben ik in het bezit van de handleiding van de Peugeotmotor Nr. ? van de Doerak 950 AK.

Zelf ben ik geïnteresseerd in alle aanpassingen / wijzigingen die men zelf (of laten) aangebracht heeft aan het schip.

Ook ben ik geïnteresseerd in hoe een geiser geplaatst kan worden.

M. Hilbrink
1° Heezerlaantje 51
3766 LV Soest
035 - 6019413

In de najaarsvergadering 1998 stelde de heer W. Verschuren de vraag of het verlengen van het roer naar voren de vaareigenschappen verbetert.

De heer G. C. H. Versveld stuurde ons het navolgende bericht toe:

In de Doerak 950 zijn 3 modellen te onderscheiden:

- 1) Doerak 950 AK, gebouwd t/m 1973, die altijd kabelbesturing heeft.
- 2) Doerak 950 Pav, gebouwd in 1974 t/m 1977-78, met HYDRAULISCHE besturing.
- 3) Ook Doerak 950 Pav, maar gebouwd na 1977-78, met weer kabelbesturing

En in 2) zit het probleem.

Zoals U wellicht uit boekjes weet zegt men dat de ideale roeruitslag ongeveer 2x 35 graden bedraagt, en dat een grotere uitslag geen zin heeft "omdat ie alleen maar tegenhoudt".

In de praktijk echter wordt de goede wendbaarheid van alle typen Doerak, behalve die met hydraulische besturing, bewerkstelligd door de zeer grote roeruitslag van wel 2x 50 graden (of nog meer), mogelijk gemaakt doordat kabelbesturing in theorie een roer wel 360 graden uitslag kan geven.

De hydraulische besturing echter kan theoretisch slechts met moeite 2x 45 graden halen, maar dan moet je wel aan heel veel eisen voldoen. Bv zwaarte van het materiaal en beveiliging.

Toen de Doerak 950 Pav in 1974 uit LUXE een hydraulische besturing kreeg bleek de besturing aardig tegen te vallen, zeker voor mensen die een andere Doerak gewend waren. (Als je nog nooit met een andere Doerak gevaren had wist je niet beter dan dat hydraulisch "geweldig" was.)

Uiteindelijk is men in 1978 weer overgegaan op kabelbesturing, een verademing.

Wat te doen?

Er zijn (ook door klanten) hele ingenieuze oplossingen bedacht en in alles komt het er op neer dat je de roeruitslag vergroot.

Een "eenvoudige" manier is om de stuercilinder zwaarder te maken (kopen) en ook een langere slag te geven, wel moet dan de veiligheidsaanslag ook verandert worden en "zwaar" uitgevoerd worden.

Wat een beetje helpt is aan de achterzijde van het roer een rond of een hoeklijn te lassen, (met de hoek naar voren).

Het kan bijna niet anders dat er bij de Doerakclub iemand met een 950 Pav vaart die iets veranderd heeft. Laat hem eens reageren aan de heer Verschuren.

Let op: bovenstaande geldt ook voor de Marak, en die heeft ALTIJD hydraulische besturing. (Uitzondering daargelaten)

AGENDA 2000

Zoals wij elders in dit nummer reeds aangaven gaan we een agenda opnemen waarin de evenementen vermeld worden voor het lopende jaar.

Willen we deze agenda actueel houden, is uw hulp in deze onontbeerlijk. Laat ons weten indien u geïnformeerd bent over activiteiten en of evenementen op regionaal c.q. landelijke niveau.

Als straks de beoogde evenementen-commissie geïnstalleerd zal zijn, verwachten we zeker een enorme informatiestroom!!!

5 t.e.m 9 februari 2000 - Boot Holland

Boot Holland is een absolute "must" voor de watersportliefhebber. De vijfdaagse overzichtsbeurs zet de toon voor het nieuwe watersportseizoen en toont als eerste Nederlandse watersportbeurs de noviteiten. Hoewel Boot - Holland bekend staat om zijn ruime aanbod van en voor stalen schepen, heeft de beurs naam en faam als overzichtstentoonstelling.

De beurs wordt gehouden in het Expo Centrum FEC, Heliconweg 56, 8914 AT Leeuwarden, tel. 058 - 2941500.

26 maart 2000 - Maarsbergen ledenvergadering

Voorjaarsledenvergadering, de datum is onder voorbehoud, de exacte datum hoort u op de najaars vergadering 1999.

10 t.e.m. juni 2000 - Pinkstertochten

Op het eerste Pinksterweekend van de 21 ste eeuw organiseren de families Scholte en de Visser een Pinkstertocht op de Maas, omgeving De Gouden Ham, Maasbommel

Zij verwachten met deze vroege aankondiging een grote opkomst zoals zij dat van vorige bijeenkomsten op de Maas en Biesbosch gewend zijn geweest.

Zij hopen dat velen van u de tocht naar het zuiden zult ondernemen want het vaargebied hier, met zijn prachtige "aangeklede" grindgaten, de vele historische stadjes en nabijheid van grote steden met prima voorzieningen voor de pleziervaart, is zeer beslist de moeite waard.

Voor nadere info: Lea en Rubi Scholts, Aberland 16-13, 6605 MT Wijchen, tel. 024 - 6422988

De familie Wienk is van plan een Pinkstertocht te organiseren in de kop van Overijssel met als startpunt Giethoorn. Gedacht wordt aan een rondvaart met "fluisterboten" door en rond Giethoorn. Verder staat een vaartocht met onzen Doerakken over de Beulaker - Giethoornse meer naar Blokzijl gepland. Verdere invulling van het programma in overleg met de deelnemers. Voor intekenen en nadere informatie bij Lies en Rien. Wienk, Klynlan 4, 8447 DW Heerenveen tel. 0513 - 650577.

Op de najaarsvergadering volgt zo mogelijk aanvullende informatie over de tochten.

24 t.e.m.28 Juli 2000 - Dertig merentocht Friesland

W.S.V. De Veenhoop in Drachten organiseert de dertig merentocht die om de drie jaar vanuit Drachten wordt gehouden. De tocht gaat over een dertigtal meren in Friesland met per dag 3 tot 4 vaaruren. In de avond worden in de overnachting plaatsen gezellige evenementen geboden. De kosten zullen ca. f 100,- per deelnemend schip bedragen (dit is inclusief haven- en bruggengelden). De ervaring heeft ons geleerd dat deze tochten een meer goemoedelijk karakter hebben dan de Friesche Elfstedentocht. Voorgaande jaren voeren dan ook meerdere Doerakken mee.

.Informatie bij de heer D v/d Laan. Tel. 0512 - 5136655.

Het plan bestaat om vanuit Heerenveen in konvooi met een aantal deelnemende Doerakken naar Drachten te varen, belangstelling?, bel naar Lies en Rien. Wienk, tel. 0513 - 650577.

5 t.e.m.6 augustus 2000 - Stertocht naar de Piushaven in Tilburg.

Zie voor nadere informatie de ingezonden brief van de familie Iterson.

24 t.e.m. 28 augustus 2000 Sail 2000 te Amsterdam

Sail 2000 Amsterdam belooft grootser te worden dan ooit. Zoveel mogelijk Tall Ships zullen dagelijks van 10 - 16 uur toegankelijk zijn voor het publiek. Op 24 augustus verzamelen de Tall Ships in Velsen / IJmuiden. Daar begint de start van de traditionele Parade of Sail. Tot aan 24 augustus wordt dagelijks een volledig programma afgewerkt. Voor verdere informatie zie de site www.sail2000amsterdam.nl.

-0-0-0-0-0—0-0-0-0-0-

Te Koop

Doerak 780 AK- bouwjaar 1979-1710 vaaruren-Peugeot 42 Pk -April 1999 geheel (onderwater-en boven)geheel nieuw geschilderd met Sikkensproducten-nieuwe zomertent 1997-wintertent-in kajuit Webasto gaskachel-nieuwe stofferering banken en rugleuning-koelbox-2 x 120 Kwh accu's-zeereeling-houten mast-walaansluiting 220V-Marifoon type 8100-binnen alles mahonie afgewerkt-zeer mooi.

Prijs: f 64.000,-

Nick Kuyper 026 - 3812101

Doerak 850: Goed onderhouden - bouwjaar 1970 - voorzien van een nieuw dekzeil.

Q.M. Rijke 0251 - 242388

BROUWER de ZWART Makelaar in assurantiën

Al sinds 1984 is er een collectieve pleziervaartuigenverzekering voor de Leden van de DOERAK CLUB. Het is een zeer uitgebreide verzekering met een dekkinggebied Benelux en 6 weken per jaar aaneengesloten op de Europese binnenwateren, Middellandse Zee en Adriatische kust. Ook geldig tijdens wedstrijden.

Velen van U hebben door deze verzekering al veel premie bespaard.

Wilt U een persoonlijke offerte voor Uw eigen boot?

Neemt U dan contact op met:

Brouwer de Zwart - makelaar in assurantiën

Zweth 26

2991 LH Barendrecht tel. 0180 - 618108



U wilt adverteren op dit omslag?

Neem dan contact op met het bestuur.

Uw advertentie?

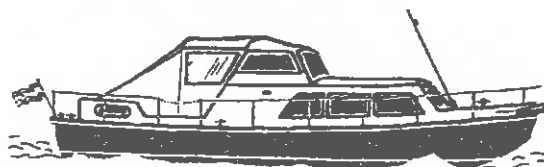
ALBERS

TENT- EN ZEILMAKERIJ

SPECIALIST IN HET MAKEN VAN KUIPTENTEN

VOOR DOERAKKEN EN ANDERE EISTA-SCHEPEN

**DE TENTEN WORDEN UITGEVOERD IN
GEPLASTIFICEERD POLYESTERDOEK
NADEN EN RUITEN WORDEN HF-GELAST
DEZE LASNADEN ZIJN 100% WATERDICHT!**



Nude 55a, 6702 DK WAGENINGEN
Postbus 540, 6700 AM WAGENINGEN

Tel. 0317 - 414887
Fax. 0317 - 424968



*Pro Aqua Meppel is hoofdsponsor
van deze omslag*

Pro Aqua Yachting Meppel

Uw Doerak haven

Onze verkoophaven, uw vertrouwen waard!

Uw hobby is ons werk

✱

**Altijd ca. 100 werfgebouwde schepen te koop,
waaronder veel Doerak en Marak.**

✱

Ook platbodems, zoals tjalken, aken e.d.

✱

Veel wisselend aanbod.

✱

De 'Pro Aqua' ontvangst is een begrip.

✱

Het hele jaar door 7 dagen per week open.



Steenwijkerstraatweg 86, NL-7942 HR Meppel

tel 00 31 (0) 522-254007, fax 00 31 (0) 522-252551, internet www.proaqua.nl