

dat 2000



DOERAK CLUB

Oktober 2000
26e Jaargang No 2

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

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

Website: www.doerakclub.myweb.nl

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./Fax. 076-5713630
Postbankrekening 480542 t.n.v.
Doerakclub, Teteringen

De redactie van dit blad berust bij
M.W. Wienk
Klynlân 4
8447 DW Heerenveen
Tel. 0513-650577

Kopij voor dit blad zenden aan de
redactie of het secretariaat.
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer
16 januari 2001.

Het volgende nummer verschijnt
begin maart 2001.

De omslagen van dit blad zijn gesponsord door Pro Aqua Yachting te Meppel en gedrukt
bij drukkerij LET'S GO, Kuisstraat 17 Meppel

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

LEDENVERGADERING Zondag 26 november 2000 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 26 november 2000 in

Motel Maarsbergen te Maarsbergen.

Motel Maarsbergen is gelegen aan de autosnelweg A12 (Utrecht-Arnhem) bij afrit 22 Maarsbergen. Er is voldoende parkeergelegenheid.
Het dichtst bijzijnde NS-station is in Maarn, 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. Eén handtekening graag.
Op de tafel vindt u tevens kopjes en kannen met koffie of thee waaruit u zich een kop koffie of thee kunt inschenken.
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 26 maart 2000.
4. Ingekomen post.
5. Besluit met betrekking tot leden met een Doerak gebouwd door Holiday Boatin, Sneek.
6. Benoeming Kascontrolecommissie. Vaststelling contributie voor 2001 en 2002.
7. Activiteiten 2001.

PAUZE

8. Evaluatie ledenenquête.
9. Rondvraag.
10. Sluiting.

Ad 2. Het bestuur heeft met leedwezen kennis genomen van het overlijden van ons medelid P.J.J. (Pieter) Wendels.

Ad 3. Deze notulen vindt u elders in dit blad.

Ad 5. Door Holiday Boatin in Sneek worden nieuwe Doerakken gebouwd volgens de voor nieuwbouw verplichte CE-normen. Er is al een lid in het bezit van zo'n schip, de toekomstige eigenaar van zo'n schip heeft het lidmaatschap aangevraagd. Het bestuur is van mening dat de Doerakclub zich aan deze ontwikkelingen moet aanpassen en heeft na ampel beraad het volgende besloten:

Wat betreft de toelating van leden die een Doerak gebouwd bij Holiday Boatin Sneek aanschaffen is het bestuur van mening dat dat artikel 2 van de Statuten geen belemmering vormt voor het toelaten als lid als men een Doerak heeft gekocht die door Holiday Boatin Sneek is gebouwd en stelt derhalve aan de Algemene Ledenvergadering voor dit besluit te ondersteunen.

Art. 2 van de Statuten luidt als volgt: De vereniging heeft tot doel het doen beoefenen en het bevorderen van de watersport met Doerak- en Marakschepen, welke vervaardigd zijn overeenkomstig het oorspronkelijke ontwerp als gebruikt door de voormalige Eista werf te Nederhemert. Zij tracht enz. enz.

Hoewel de maatvoering van de Doerakken gebouwd door Holiday Boatin Sneek enigzins afwijkt van het oorspronkelijke ontwerp is het bestuur van mening dat dit geen belemmering hoeft te zijn voor bovengenoemd besluit.

Ad 6. Dhr. M. Bultman is aan de beurt om af te treden, dhr. M.A. Stijger blijft lid en dhr. J.B.C. Sterrenburg, nu reserve, wordt lid. Er dient een nieuw reserve-lid benoemd te worden.

Het bestuur stelt voor de contributie voor 2001 en 2002 te handhaven op f. 30,=, en na invoering van de euro in 2002 op E 15,=.

Ad 7. Pinksteren valt in 2001 op 3 en 4 juni. Wie organiseert een Pinkstertocht?

Ad 8. In dit blad vindt u een evaluatie van de antwoorden van de ledenenquête. Na de pauze kunnen we hierover nog napraten.

Ad 9. Leden die vragen hebben over de boot of motor enz. worden verzocht deze vòòr de pauze schriftelijk bij het bestuur in te dienen. Tijdens de rondvraag worden deze dan voorgelezen zodat aanwezigen die terzake deskundig zijn of ervaring hebben hierop kunnen antwoorden.

MEDEDELINGEN

Contributie 2001

Bijgesloten bij dit blad vindt u een acceptgiro voor de contributie of bijdrage voor 2001. (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 2000 nog niet hebben voldaan 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 juist 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.

Clubvlaggen

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

Technische documentatie

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

- a. Een map inhoudende artikelen over technische zaken de Doerak betreffende die o.a. in het clubblad verschenen zijn, alsmede samenvattingen van de presentaties die dhr. Versfeld tijdens de ledenvergaderingen gegeven heeft.
- b. Een geïllustreerde onderdelenlijst van aanbouwdelen van DTP 40/50/62 motoren. Dit zijn de z.g. "rode" DTP-motoren. De lijst omvat alle onderdelen m.u.v. het motorblok en de brandstof -opvoer en -inspuitpomp en de verstuivers.

Website Doerakclub

Sinds dit voorjaar beschikt de Doerakclub over een eigen website: www.doerakclub.myweb.nl Surf er eens naartoe, de website bevat gegevens over de Doerakclub, een aanmeldingsformulier en allerlei interessante links. Het ligt in de bedoeling dat de Technische Commissie i.o. ook van de website gebruik gaat maken. De website gaat vergezeld van stemmige stukjes muziek. Dit alles dankzij onze computerwhizzkid Peter v.d. Woude!

Dagecursus dieselmotoren

Van ons lid H.J. Veld werd het volgende ontvangen: De fa. Mulder Motoren organiseert dagcursussen over het onderhoud van dieselmotoren. De cursus wordt gehouden van 10.00 uur tot 16.00 uur voor ong. 8 personen. Kosten f. 165,= p.p., inclusief lunch. Het telefoonnummer van de fa. Mulder Motoren is: 010-4375200.

NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

Gehouden op 26 maart 2000 te Maarsbergen

1. Opening. De Voorzitter opent om 14.05 uur de vergadering. Hij heet de aanwezigen welkom en zegt te hopen op een goede vergadering. Vervolgens vraagt de Voorzitter de aanwezige nieuwe leden om zich voor te stellen. Vier nieuwe leden stellen zich voor en worden met applaus welkom geheten. Verder laat spreker weten dat de Doerakclub sinds kort de beschikking heeft over een website. Tijdens de pauze kan men deze op een computer bekijken en commentaar geven.
2. Mededelingen. Bericht van verhindering is ontvangen van de leden Bakkenes uit Borculo, Langendam, Surendonk, Van Ramshorst-v.d. Tol, Tefeij, Schneider, Janssen, Rijke uit Stramproy en Rijke uit Heemskerk, Van Dam, Stigter, Pennings, Buiskool, Sybesma Philip en Smit.
3. Notulen van de vergadering van 28 november 1999. Ad 9. Mevr. Van Soest vraagt of het bestuur zich beraden heeft over haar vraag of leden met een zeilboot kunnen deelnemen aan evenementen van de Doerakclub. De Voorzitter antwoordt dat het bestuur zich hierover nog niet beraden heeft. De mogelijkheid om lid te blijven nadat de Doerak is weggedaan is opengesteld op verzoek van leden die jarenlang lid zijn geweest terwijl zij in het bezit waren van een Doerak. Dhr. Luitjes heeft bezwaar tegen deze gang van zaken. De Voorzitter legt verder uit dat leden met de auto of elk ander vervoermiddel naar een evenement kunnen komen en dan als opstapper op de Doerak van een lid kunnen meevaren. De Notulen worden ongewijzigd goedgekeurd.
4. Ingekomen post. Er is geen post ontvangen van belang voor deze vergadering.
5. Jaarverslag Secretaris. Aan het jaarverslag in het clubblad is niets toe te voegen.
6. Financieel verslag 1999, verklaring van de kascommissie. Dhr. Bultman, lid van de Commissie leest de verklaring voor en adviseert de Vergadering het bestuur te déchargeren voor 1999. Een lid vraagt wat onder de administratiekosten valt. Hij krijgt uitleg van de Penningmeester. De Vergadering gaat onder applaus akkoord met het verzoek het bestuur te déchargeren.
7. Bestuursverkiezing. Er zijn geen tegenkandidaten ingediend, zodat Harry Happel weer herkozen wordt als bestuurslid/secretaris.
8. De Voorzitter noemt de twee Pinkstertochten: Een in het noorden van het land en één in Maasbommel. Rien Wienk, die de P.T. Giethoorn organiseert, vertelt dat deze is voorbereid i.s.m. de VVV Steenwijk. In de gemeentehaven van Giethoorn kon geen ligplaats gereserveerd worden. De VVV Steenwijk vond het een leuk idee om ligplaats te reserveren in de gemeentehaven Steenwijk. Toevallig las Rien in een clubblad van de WV Meppe dat de haven in Steenwijk m.i.v. 1 april voor een jaar gesloten zou zijn ! De VVV in Steenwijk wist van niets ! Zij hebben toen ligplaats in de gemeentehaven Giethoorn weten te reserveren. De Sherrystop zal nu in de gemeentehaven Giethoorn worden gehouden. Hij geeft nog wat organisatorische bijzonderheden, nader bericht volgt. Vanaf 24 juli wordt de 30-merentocht in Friesland gehouden. Rien Wienk stelt voor om in konvooi van Heerenveen naar Drachten te varen. Er zijn ligplaatsen o.a. in de passantenhaven in Heerenveen. Jan de Visser deelt mee dat voor de P.T. in Maasbommel voorlopig 16 boten zijn aan-

gemeld. De organisatie is nog gaande i.v.m. het aantal deelnemers, nadere informatie volgt. Wim Tenge brengt de Sail 2000 in Amsterdam in herinnering. Er zijn ligplaatsen bij de WV Amsterdam gereserveerd voor leden van de Doerakclub. Men dient zich zo vroeg mogelijk, uiterlijk 1 mei, aan te melden. Leden van het KNWV liggen de 2e nacht gratis. De Voorzitter dankt Wim Tenge voor zijn moeite voor de leden. Vervolgens vraagt hij wie na de vergadering wil blijven dineren. Er geven zich 30 deelnemers op.

9. Enquête. De Voorzitter herinnert aan de vorig jaar gehouden ledenenquête. In het clubblad zullen de uitkomsten in cijfers gepubliceerd worden. Nu wil hij ingaan op de opmerkingen die op de enquêteformulieren zijn geplaatst.
- Collectieve verzekering, inkoopvereniging, kortingspas. Dit is voor het bestuur een moeilijke zaak om te organiseren. Wij zijn bovendien met een te klein aantal ervaringen met andere verenigingen zijn teleurstellend.
- Omgang met beroepsvaart, vaarbewijs I en II. Er komen een aantal relevante artikelen in het clubblad. Omdat de leden verspreid over het land wonen zijn cursussen moeilijk te organiseren.
- Puzzeltochten. Deze kunnen deel uitmaken van evenementen. De veiligheid moet wel voorop staan.
- Contacten met verenigingen met de zelfde problematiek. We zoeken contacten, ook de leden worden verzocht interessante artikelen in clubbladen aan het secretariaat of de redactie van het clubblad te sturen.
- Doerakspeld en -das. Wie heeft interesse? Er gaat welgeteld één vinger omhoog.
- Voor evenementen zijn er veel suggesties. Dagtochten, Regionale bijeenkomsten enz.
- Er zijn te weinig leden die deel willen uitmaken van een evenementencommissie. Regionale evenementen kunnen moeilijk georganiseerd worden gezien de spreiding van de leden.
- Technische zaken, technische commissie. De coördinatie ligt bij Peter v.d. Woude. Verzamelde gegevens komen eventueel op de website van de Doerakclub. Jan de Visser zal de kandidaten voor de T.C. benaderen.
10. Rondvraag. De Voorzitter deelt mee dat na de pauze dhr. Van het Schip een presentatie zal geven. Hij verzoekt de leden daarbij zoveel mogelijk aanwezig te willen zijn en niet tijdens de presentatie binnen te komen of weg te gaan.
- Dhr. Boskma vraagt wie er meedoet aan de 30-merentocht. Rien Wienk noemt een aantal namen van deelnemers.
- Dhr. Bultman spreekt zijn waardering uit voor de omvang en inhoud van het clubblad.
- Rien Wienk zegt graag clubbladen van andere verenigingen te ontvangen, vermelding van evenementen en van leden een verhaaltje over waar de naam van hun boot vandaan komt.
11. Sluiting. Om 15.10 uur sluit de Voorzitter de vergadering.

Na de pauze houdt dhr. Van het Schip een hoogst interessante met humor gebrachte presentatie met diaprojectie over de tocht naar Berlijn die hij met zijn echtgenote met hun Doerak gemaakt heeft.

Santpoort, 28 maart 2000

Voorzitter

Secretaris



Van de redactie ,

De dagen vliegen voorbij ik denk dat voor de meesten van u (ik schrijf dit stukje op 1 oktober) het vaarseizoen er weer op zit .

We gaan onze schepen weer voorbereiden op een overwintering in het water , op de wal of in de loods . En dan maar weer denken aan en het uitvoeren van de noodzakelijke onderhoudsklussen aan onze troeteldieren .

Als mijn schipperse en ik zo eens terugkijken op ons vaarseizoen 2000 dan kunnen we stellen dat we een uitstekende periode op het water hebben meegemaakt . We hebben een goede herinnering aan ons Pinksterweekend 2000 (zie het verslag van Zwaantje Broersma) met aansluitend de grote turfroute , de Dertig Merentocht vanuit Drachten (de verslagen van Jan Hoefs en Mart Bultman spreken voor zich), afgewisseld met kleine en grotere vaartochten met z'n tweetjes of met andere Doerakken zoals de Otrobañda en Jumbootje .

Vanaf deze plaats zou ik het - voor mij onbekende - clublid willen geruststellen , mijn taken van redactie tevens bestuurslid en vice voorzitter bijten elkaar niet . Uw angst dat de combinatie van bedoelde functies mijn onafhankelijkheid als redacteur zouden kunnen beperken is gelukkig niet gegrond . Het is binnen het bestuur dusdanig geregeld dat bestuurszaken onder de verantwoording van onze secretaris worden gepubliceerd en de redacteur verantwoordelijk is en blijft voor het algemene gedeelte van het clubblad .

Wat de ingezonden copy betreft , mag ik niet mopperen maar toch zou ik wel wat meer verslagen van de door u gemaakte tocht(en) en of nieuws vanuit uw regio willen ontvangen .

Gelukkig is de redactionele inspiratiebron van Peet Suur nog niet uitgedroogd en blijft hij mij trouw van zijn filosofische en humorvolle copy voorzien .

Ik hoop dat onze najaarsvergadering weer door velen van u bezocht zal worden , de agenda lijkt mij dusdanig interessant dat wegblijven eigenlijk niet kan !!!

Tot ziens op 26 november 2000 te Maarsbergen

Evaluatie leden - enquête

Van de 250 verzonden formulieren zijn er 90 geretourneerd , op zich geen slecht resultaat
Op bijgaande tellijsten zijn de voorkeursantwoorden per vragenrubriek aangegeven .
De antwoorden op de vragen zijn gerubriceerd volgens drie leeftijdscategorieën te weten een groep tot 40 jaar ,een groep van 40 - 60 jaar en een groep 60 + .
Daarnaast hebben wij getracht een korte bloemlezing , van de antwoorden per rubriek , in een apart overzicht weer te geven .

Vergaderingen

Vergaderplaats : beslist niet leuk , is moeilijk met openbaar vervoer bereikbaar , stel de vergaderdata 14 dagen vroeger , niet zondag maar zaterdag vergaderen , voorafgaande aan de vergadering in de ochtend een ruilbeurs of tweedehands markt , gelegenheid bieden tot gezellig met elkaar praten en contacten leggen met andere Doerakvaarders .

Agenda-aanbod : moet interessant zijn en informatie geven over de Doerak in zijn algemeenheid .Laat de leden verbeteringen aan en of vragen over hun boot vooraf insturen daarna verzamelen , comprimeren en verspreiden ter behandeling in de vergadering

Technische onderwerpen zoals : onderhoud c.q. revisie van de motor , schilderwerk , verzorging onderwaterschip , onderhoud van de koplegwaan , kuintent en raamrubbers , toepassing en keuze van anodes , (gezamenlijke) aanschaf vuilwatertank , isolatie en afwerking wanden .

Vaartechniek : varen op ruim water of grote rivieren , interessante tochten , varen in het buitenland , reglementen , waterpolitie , leer de leden prettig en zonder angst betreffende de techniek te varen dat is de beste remedie om een leuke club te hebben .

Na de vergadering ; gezamenlijk dineren maakt het zo laat voor de thuisreis , het gezamenlijk diner is goed voor de informele contacten , aansluitend aan de vergadering een feestavond met overnachting bijvoorbeeld in Preston of Palace hotel .

(Pinkster) c.q. stertochten : pinkstertochten niet te ver weg , een langer durende pinkstertocht , meer tochten en beter afstemmen op de schoolvakanties , ook weekendtochten , een pleziertocht voor gehandicapten , er is te weinig keuze uit korte en lange vaartochten , leeftijdsverschil tussen werkenden en nietwerkenden is te groot en geeft problemen bij gezamenlijke tochten , per provincie één of meerdere afmeerplaatsen kiezen en vaststellen men kan dan op een vaarroute "voorgeprogrammeerde" aanlegplaatsen (noem ze Doerak trefpunten) vrijblijvend en naar keuze aandoen met als doelstelling de leden treffen elkaar onderweg en kunnen desgewenst gezamenlijk iets plannen en in het clubblad duidelijk aangeven waar deze lokaties zich bevinden .

Lustumviëring : een middelpunt zoeken geschikt voor alle boten leden op de voorafgaande vergadering over lokatie en tijdstip laten stemmen , elk jaar een feestdag met boten b.v. open -boat borrel op iedere boot en een iedereen loopt bij elkaar naar binnen afsluiten met samen diner , iedere twee jaar een feestdag landelijk centraal b.v. Wijk bij Duurstede of eiland Maurik moet ook bereikbaar zijn met openbaar vervoer , hier ligt en taak voor een evenementencommissie .

Clubblad : overgaan op A5 formaat is goedkoper en eigentijds , meer verslagen opnemen van individuele reizen met aangeven van voorkomende problemen met de oplossingen , evenementen van andere organisaties , wettelijke bepalingen , soort mini vaarcursus , Doerak geschiedenis ook van de diverse types en opgave van de bouw en motornummers , vaker uitkomen dan twee maal per jaar .

Commissies : technische commissie is hard nodig met als taken c.q. opdrachten :vorming van een centrale informatiebron , zorg hebben voor het verkrijgbaar zijn c.q. de aanmaak van vitale (motor) onderdelen , advisering bij aankoop c.q. reparatie en of revisie van het aandrijvingssysteem ,het opzetten van een betrouwbaar landelijk adressenbestand voor technische adviezen - reparaties e.d. tekeningen en informatie over onderdelen - aanbouw en verbouw van onze schepen , een archief opzetten inzake technische problemen en de mogelijke oplossingen , op kleine schaal centrale inkoop van onderdelen bijvoorbeeld filters electro componenten e. d. een alfabetische checklist opzetten als leidraad bij het storingzoeken

Algemeen : als vereniging lid worden van de KNWV , samenwerking zoeken met andere vaarclubs, de Doerakclub meer promoten bijvoorbeeld via een website , ontwerp een sierlijke Doerakspeld buiten het vaarseizoen (regionale) bijeenkomsten organiseren .

-0-0-0-0-

Wat is mijn vaarsnelheid

Voor velen van ons is het bepalen van de snelheid van ons vaartuig nog al eens een probleem, gezien de irritatie die er vaak ontstaat bij watersporters onderling.

Zoals U weet staan er langs het water overal hecto- en kilometerpaaltjes, deze staan altijd 200 meter van elkaar, dus als U het aantal seconden dat U over tweehonderd meter vaart met 5 vermenigvuldigt, dan heeft U bepaald hoelang U vaart over één kilometer. Als U nu het aantal seconden deelt op 3600, (dat zijn namelijk het aantal seconden welke in één uur zitten), dan heeft U de snelheid per uur. Om het U nu wat gemakkelijker te maken, heb ik een tabel gemaakt welke U kunt gebruiken bij het bepalen van uw vaarsnelheid.

U vaart 200 meter in	dan is uw snelheid per uur
48 seconden	15 km per uur
52 seconden	14 km per uur
55 seconden	13 km per uur
60 seconden	12 km per uur
66 seconden	11 km per uur
72 seconden	10 km per uur
80 seconden	9 km per uur
90 seconden	8 km per uur
103 seconden	7 km per uur
120 seconden	6 km per uur
144 seconden	5 km per uur

Zo is er op eenvoudige wijze achter te komen wat uw snelheid is, want denkt U eraan, dat een snelheid van 6 kilometer gauw is bereikt?

DOERAKCLUB

Overzicht van de antwoorden op de vragen van de leden-enquête.

Leeftijd	60+	40 - 60	tot 40	Totaal
Bezoekt u de vergaderingen?				
Regelmatig	22	16	2	40
Zelden	9	7	0	16
Nooit	9	11	4	24
Eens met de vergaderplaats?				
Ja	29	29	4	62
Nee	7	3	2	12
Eens met de vergaderdag?				
Ja	33	26	5	64
Nee	3	3	1	7
Eens met tijdstip?				
Ja	31	15	6	52
Nee	5	7	0	12
Eens met frequentie?				
Ja	32	29	5	66
Nee	1	2	0	3
Eens met agenda aanbod?				
Voor de pauze huishoudelijk gedeelte?				
Ja	33	29	5	67
Nee	0	0	0	0
Na de pauze algemeen onderwerp?				
Ja	33	28	4	65
Nee	0	2	0	2
Kunt u enige onderwerpen noemen?				
Ja	13	7	3	23
Nee	3	4	1	8
Kunt u één of meerdere onderwerpen verzorgen?				
Ja	1	1	0	2
Nee	23	21	4	48
Na afloop gezamenlijk dineren?				
Ja	21	14	4	39
Nee	11	10	1	22

DOERAKCLUB

Leeftijd	60+	40-60	tot 40	Totaal
Lustrumfeest om de 5 jaar voldoende?				
Ja	29	32	5	66
Nee	6	1	0	7
Elk jaar een feestdag?				
Ja	11	8	2	21
Nee	18	10	3	31
Met boten?				
Ja	20	10	3	33
Nee	10	8	3	21
Bereid tot mede organiseren?				
Ja	5	5	2	12
Nee	30	21	5	56
Neemt deel aan Pinkstertochten?				
Ja	16	9	2	27
Nee	18	20	5	43
Neemt deel aan anderssoortige georganiseerde tochten?				
Ja	5	2	3	10
Nee	28	27	4	59
Heeft suggesties voor dergelijke tochten en is bereid (mede) te organiseren?				
Ja	6	2	1	9
Nee	27	17	4	48
Mening over clubblad				
Huidige vormgeving voldoende?				
Ja	43	30	6	79
Nee	1	4	0	5
2 keer per jaar voldoende?				
Ja	42	22	5	69
Nee	5	8	2	15
Inhoud naar wens?				
Ja	32	21	5	58
Nee	5	9	2	16
Kan voor kopij zorgen?				
Ja	7	6	1	14
Nee	22	20	5	47

DOERAKCLUB

Leeftijd	60+	40-60	tot 40	Totaal
Heeft wensen over onderwerpen?				
Ja	8	17	4	29
Nee	17	8	1	26
Kent potentiële adverteerders?				
Ja	1	6	0	7
Nee	27	21	4	52
Is voor het vormen van een technische commissie?				
Ja	29	26	6	61
Nee	5	2	0	7
Is bereid zitting te nemen in T.C.?				
Ja	6	2	0	8
Nee	27	25	7	59
Heeft suggesties voor taakstelling en inhoud?				
Ja	6	9	0	15
Nee	21	15	5	41
Is voor het vormen van een evenementen commissie?				
Ja	22	17	6	45
Nee	7	12	0	19
Is bereid zitting te nemen in E.C.?				
Ja	2	3	0	5
Nee	25	24	7	56
Heeft suggesties voor taakstelling en inhoud?				
Ja	0	4	0	4
Nee	23	21	7	51

Pinkstertocht Giethoorn 2000

Vrijdagmiddag kwamen wij in Giethoorn aan om gezamenlijk met 10 Doerakschepen het weekend door te brengen .

Het was heerlijk weer en we hebben lekker buiten wat gedronken met Lies en Rien Wienk en Arhato Roskam . 's Avonds heeft Lies als gastvrouw voor ons koffie gezet .

Zaterdag in de middag kwamen de andere gasten aan . Het was jammer dat de Duitse familie zonder opgaaf van reden verstek liet gaan .

Om vier uur hadden wij een héél hele lange Sherrystop . Daar het weer erg goed was kon dit heel goed op de wal en Lies en Rien hadden zich goed uitgesloofd met allerlei lekkere hapjes en drankjes . 's Avonds kwam Loes Buiskool met de auto , zij was het weekend te gast op de Duet .

Zondag kwamen de dames Hartog en Belmer met de auto , zij vonden de weersomstandigheden van de afgelopen week niet van dien aard om via de Randmeren vanuit Hilversum naar Giethoorn te komen ,ze zouden alleen het zondagprogramma meemaken .

Wij werden om 10.30 uur opgehaald door een overdekte punter om bij de Rietstulp koffie met gebak te nuttigen om daarna een twee uur durende rondvaart door Giethoorn en het buitengebied de Wieden en het Giethoornse meer te maken . Daarna hebben we in de Rietstulp een goed verzorgde lunch gebruikt ,waarna ieder op zijn eigen benen een wandeling kon maken door Giethoorn .

Om 17.30 uur werd een borrel gebruikt gevolgd door een uitstekend verzorgd driegangen diner . De overdekte punter bracht ons om 19.30 uur weer naar de jachthaven .Ook waren er onder ons sportievelingen die gingen lopen .

Lies vond het nog niet genoeg om zo de avond af te sluiten aldus werd besloten om nog koffie te drinken op de wal . De stemming was van dien aard dat niemand de openingswedstrijd van Nederland in het EK tegen de Tsjechen belangrijk vond !

Maar toen een buurman een T.V. op het grasveld zette zat een ieder er in een kring omheen en is er die avond heel wat afgelachen .

Ja en dan is het maandag , het weer is nog steeds goed , dus koffie op de wal om daarna met 8 boten in konvooi via de Beulaker , Grote - en Kleine Belter naar de jachthaven van Klaas Slagter te varen waar we keurig door Thea en Martin Severin werden opgevangen .

De Pinkstertocht Giethoorn 2000 werd in de Waterlelie afgesloten met pannenkoek en het uitreiken van de vaantjes en dan het afscheid .

Er zijn binnen deze groep velen die met de dertig merentocht meedoen dus zullen we elkaar dit vaarseizoen nog wel weer zien .

Wij hebben ook dit jaar net als andere jaren erg genoten en willen Lies en Rien nogmaals hartelijk danken voor de goede organisatie

In aansluiting op de Pinkstertocht begonnen de Senang , Vetgans , Duet en Otrobañda via Meppel aan de Turfroute

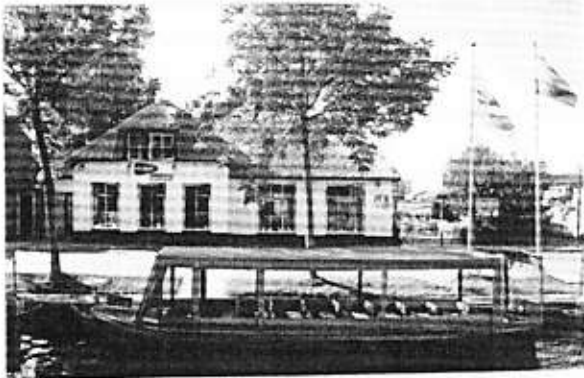
Ary en Zwaantje Broersma a / b Otrobañda

Naschrift ..

Bescheidenheid siert de mens en dat gaat zeker op voor Ary en Zwaantje , waren zij niet bij toeval vroeg in de jachthaven de Kluft binnengelopen dan hadden we het (volgens afspraak) bij elkaar liggen van de deelnemers wel kunnen vergeten . Ary was zo slim om met markeringsband de gereserveerde en vooraf betaalde boxen bezet te houden. De havenmeester had volgens zijn zeggen niets te maken met de contractuele afspraak met het V.V.V. kantoor Steenwijk . Daarnaast mag hierbij ook wel vermeld worden dat wij op vele manieren ondersteuning van Ary en Zwaantje hebben mogen ondervinden !!!!

Nogmaals bedankt ,

Lies en Rien



links boven : "De Rietstulp met de afgemeerde overdekte punter

links onder : Het buitengebied van Giethoorn

boven : Typisch Hollands

Flitsen uit de Pinkstertocht te Maasbommel .

*Onze eerste ontmoeting was in Heusden , Kees , Nel , Leida en Mart
elk jaar is dat weer apart , koffie hier en een borrel daar gezellig zo bijelkaar !!!
Kees ging steeds kijken naar een Doerakje klein waar héél véél plaats in zou zijn .
Want het was héél hoog opgebouwd , iedereen heeft hij meegesjouwd*

*Hij zei maar steeds houdt de bolders in en plotsklaps lag hij zelf in het water
Twee oplettende mannen zaten op hun boot en zagen het gebeuren de schrik was groot !!!
Ze vlogen naar Kees maar zagen hem niet en raakten helemaal in paniek .
Daar kwamen plots zijn armen boven en hebben hem zo op de kant geschoven .*

*Ze hebben hem goed geramd , maar Kees was op de kant .
Maar ach zijn armen die hingen vol vellen ze moesten bijna een verpleegster bellen ,
Nel met haar rijke levenservaring , bracht hem echter snel tot bedaren .
Als je samen 170 bent raak je langzamerhand wel aan elkaar gewend ,*

*zij pakte de arm vakkundig in en haar Kees had het weer naar zijn zin .
Zondag ontbijt , je mag eten , of je eet niet , je kon naar de kerk , maar 't hoefde niet .
Nog wel met de taxi , alles kan wat een vrijheid in dit program .
Het schitterende Appeltern , bloementuinen , siertuinen of berm .*

*Als je moe werd mocht je in de rolstoel van José je kreeg gratis begeleiding mee .
Er vaart een boot door de Gouden Ham verlicht en schommelend , ja hoe dat kwam ?
Volop muziek en 't Biesboschlied dat hoort in de Gouden Ham toch niet .
Rondleiding in de kapel van Everardus daar lag hij zelfs opgebaard ,*

*hij had hele wijde mouwen maar intenties werden gespaard .
Daar werd voor gebeden en verhoord , voor zere knieën stond al een pietsje aan de poort .
Hier voelde ik mij vrij en blijde , we waren ook aan de Brabantse zijde .
Het stadje Megen klein maar schoon , koffie met taart was het afscheidsloon .*

*'s Avonds diner zij aan zij , mocht eten vrij en blij .
Niets hoef je te organiseren dat is gemak alleen betalen uit eigen zak .
Hee Dirk en Wil kwamen even praten , ze konden het echt niet laten
ze vonden 't zo leuk er even bij te zijn en afscheid nemen was niet zo fijn .*

*Maar ook een Doerakker is een mens en heeft op tijd zijn eigen wens .
Altijd heeft de tjalk op zijn lijstje gestaan om samen nog wat tochtjes te gaan ,
Een goede vaart voor jullie twee , maar waag je niet op de grote zee !!!
Ik zag een hoed met daaronder een blouse mooi bedrukt het stond hem goed ,*

*daaronder een broek een lekkere sloeber en schoenen zoals de tieners bedoelen .
Je zag hem vooruit gaan al deed hij niet veel...maar hij genoot van het leven van top tot teen .*

*En toen gebeurde het ,de hoed ging af van dat stoere wicht en toen zag ik z'n lieve gezicht .
Maar zijn broer die was zo rap die had z'n moeilijke jaren gehad ,*

hij zorgde voor haar , voor hem en voor jou .

*Er is hard gewerkt door de organisatoren ,hun kwaliteit kwam schitterend naar voren ,
ik zou willen zeggen uitstekend gedaan , we hebben GENOTEN !!!*

*Een contentere mens zal hier niet lopen , een prachtige opening van dit seizoen ,
dat willen graag nog eens overdoen .*

Annie Pennings a/b Leeuwerik

-0-0-0-0-

Dat Brabant niet alleen uit Bourgondieërs bestaat maar kennelijk ook een dichtersvolkje is moge blijken uit de pennenvruchten die wij van Hendriette Ittersen mochten ontvangen .Onderstaand een ode aan de onvolprezen Doerak en elders in dit blad het verslag van de Pinkstertocht te Maasbommel .

*Een duidelijke platbodem met een kopleguaan ,
die zie je in Nederland vaak door het water gaan*

*Nog in oude staat of verbouwd ,
bevaren door jong en oud .*

*Ze zijn er in het groot en klein ,
en het moet je hobby zijn .*

*Ruimte , in verhouding is er veel ,
nee , je ziet ze niet in het geel .*

*Wel zien ze er vaak blauw of groen uit ,
met of zonder achterkajuit .*

*Een club is er ook voor opgericht ,
voor ieder die er voor is gezwicht .*

*Veel plezier hebben wij er al aan beleefd ,
en hopen dat ook U dat heeft .*

*Ja ja u zult het vast al weten ,
het is een boot Doerak geheten .*





Vijftien doerakken kwamen zaterdag 10 juni in Maasbommel aan
om daar met de pinkstertocht 2000 van start te gaan.

Wat werden we vriendelijk ontvangen
,een schippersvrouw hoefde niet eens meer een touw om een bolder te hangen.

Even kletsen en om ons heen kijken
om vervolgens naar het gebouw van de watersportvereniging uit te wijken.

Het programma en een stukje cake bij een bakje leut (Brabants voor koffie)
ons aangeboden door de vereniging i.p.v. de gebruikelijke sherry neut

Toen zijn we naar Moeke Moore gegaan
om een balletje op de midgetgolfbaan te slaan.

Hier hebben we ook van het buffet gebruik gemaakt
en werden er velen van ons door de versjes van Nel Smits geraakt.

Een tochtje over de plassen en terug om naar onze bedjes te gaan,
om de tweede dag weer uitgerust op te staan.

Sommige gingen naar het forelvissen of kijken naar de (Appelternse)tuinen
maar je mocht ook (als je dat wilde) rond de boot struinen

Die avond werden de barbecues aangestoken
en kon je meedoen als je wilde in plaats van koken.

Daarna gingen er velen al vroeg naar hun boot
omdat de scheidrechter het begin van de voetbalwedstrijd Nederland- Tsjechië floot

De laatste dag met het pontje naar Megen
waar we een leuke rondleiding kregen.

Afsluitend met appelgebak en een bakje leut op het terras
wat met uitzondering van het uitzwaaien gelijk het einde was.

Bedankt fam. Scholts en de fam de Visser

De Doerak

In het voorjaarsnummer heeft u het verhaal van de heer C. Smit over het ontstaan van de Doerakclub kunnen lezen , met zijn artikel "de Doerak " neemt de heer Smit ons mee naar de begindagen van onze club .

In de seizoenen van de jaren zeventig gingen we nog wel eens aanleggen bij het haventje van de werf bij de veerstoep . Hier lagen verschillende Doerakken van de werf gereed , van de gangbare typen , schepen voor proefvaarten , nieuwe en verkochte enz. Hier heerste altijd een bijzondere sfeer en vooral in het weekend een gezellige drukte .Dan was het steeds komen en gaan van bezoekers , van bezitters , kijkers , proefvaarders , kopers en lopers , twijfelaars met vragen enz. .

Zo geviel het dat op zekere dag weer een aantal mensen bijeen waren op de steigers en de eigenschappen der verschillende Doerakken werden doorgelicht .

Er lag een Doerak 850 met een echtpaar , en deze hadden een 950 besteld omdat zij groter wilden, zij wilden langere reizen maken en een aparte slaapgelegenheid , zo begrepen we .

De vrouw maakte ook deel uit van de gespreksgroep . Nu was zij niet meer zo " piep " , doch ook nog niet zo oud en volgens toen gangbare - toegegeven mannelijke - normen mocht zij nog best gezien worden .

Zij nu gaf in het gesprek hevig op van haar 850 O.K. , want zo vertelde zij , als ze met de boot in een oppertje achter een rietkraag of zo lagen en de zon scheen , dan kon zij zo heerlijk naakt in de kuip liggen .

Nu was naakt in die dagen en tijd doorgaans geen punt van discussie , naaktstranden waren nog niet uitgevonden en op de T.V. en in sommige bladen was het nog geen dagelijkse kost .

Dus na haar mededeling was de gehele gemeente nogal stil , men keek wat beteuterd en vermeed elkaar aan te zien , men streek wat langs de kin of wang of keek wat " ins Blaue hinein " , doch niemand ging verder in op het chapter van de ruimtelijke ordening van de Doerak ,misschien omdat men bang was van dezelfde als haar levensstijl verdacht te worden en het gesprek werd over een andere boeg gegooid , van motoren of zo . Enkele werkers van de werf echter , welke ook deel uitmaakten van het gezelschap , keken elkaar eens aan met een vage glimlach en een knipoog en gingen weer aan de slag om nog meer van die mooie Doerakken met een open kuip te maken .

Of er daarna een verhoogde vraag naar dat type is geweest , is ons niet bekend , wel dat later de 850 AK werd gebouwd .

Nu varen mijn vrouw en ik ook reeds al die jaren in de 850 met open kuip en ook wij vinden dat een plus in de inrichting van de boot ,echter niet om de redenen zoals boven beschreven .Wij varen haast altijd samen , en als we wel eens kinderen aan boord hebben , bleek dit best te wel goed te plooiën , bovendien heeft ons schip nog een verhoogd voordek en daaronder een tamelijk comfortabele dubbele kooi en de banken bieden een prima slaapgelegenheid . En men kan het geloven of niet , maar ons is eens verteld dat men kans heeft gezien om met 14 personen aan boord de nacht door te brengen . Doch was dit wellicht een reclame-item .In elk geval moet iedereen toen in het bezit geweest zijn van een constructief sterk afwateringsstelsel , denken we zo .

Het Doerak Familie Gevoel.

Wij wisten niet dat het bestond, maar tijdens onze vakantie hebben wij dit terdege ondervonden. Dit begon al tijdens de najaars vergadering in 1999 . Daar werd medegedeeld , dat er in de zomer van 2000 in Friesland de 30 Merentocht weer gehouden werd. Deze wordt met succes om de 3 jaar door W.S.V. Drachten – De Veenhoop georganiseerd. Er lagen op de bestuurstafel inschrijvingsformulieren en Rien Wienk vertelde er al enthousiast over. Dus hebben wij ons begin januari gelijk als deelnemer in Drachten aangemeld. Rien nodigde de deelnemers uit om gezamenlijk op te varen vanuit Heerenveen naar Drachten. Zo gezegd zo gedaan. Wij gingen vanuit Loosdrecht op zondagmorgen richting Friesland. Onderweg bij de Ketelsluis in de Flevopolder hadden wij nog een leuke ontmoeting. Aan de wachtsteiger voor de sluis lag de Toerak, een Doerak 850 AK van de Fam van de Broek uit Hilversum. Die hebben wij op de vergaderingen van de club wel eens ontmoet. Wij gingen even goedendag zeggen en vroegen of zij ook naar Friesland gingen. Nou nee zeiden ze, we hebben er net 6 weken varen op zitten en zijn op weg naar huis. Zij hadden een reis gemaakt naar Oost Duitsland en daar de grote merengebieden rond Berlijn bezocht. Dezelfde tocht die Evert van het Schip gemaakt had met zijn Doerak 950 AK “ De Roos van Lisse” De Fam van de Broek was zeer enthousiast over hun reis. Na afscheid genomen te hebben gingen wij weer verder richting het noorden. Op woensdagmiddag kwamen wij in Heerenveen aan en overnachten wij in Jachthaven Welle. Om tien uur s’ morgens vertrokken wij uit de haven en op het zelfde moment kwam daar volgens afspraak een hele vloot Doeraks voorbij varen. Wij konden zo achter aan sluiten en daar hadden wij geluk bij, want wij waren de hele afspraak vergeten die Rien ons notabene een week daarvoor nog had doorgebeld. Maar zo kwam het toch nog goed. Wat is dat toch een prachtig schouwspel zo’n heel stel Doeraks in kiellinie te zien varen. Dit hadden wij zelf nog nooit meegemaakt, want dit was onze eerste tocht met de Doerakclub. Onze eerste overnachting was in Akkrum, waar wij kennis gemaakt hebben met de andere bemanningen. Deze was heel hartelijk en wij hebben s’ middags al een lekkere borrel gedronken met Lijda en Martin Bultman bij ons aan boord.



Op vrijdagmorgen vertrokken wij weer met zijn allen uit Akkrum richting Drachten.. Vanwege het ‘SIMMER 2000’ had men in Akkrum iets speciaals met de watertoren uitgehaald. Zoals u boven kunt zien, was er een schemerlamp van gemaakt. Heel spektakulair. Hier varen Peter en Jeltje van der Woude en Harry en Elly Happel achter ons. Harry heel trots en begrijpelijk heel zuinig op zijn nieuwe Vetus-Peugeot motor. Via Grauw legden wij al vroeg aan bij een Marrekrite-eiland in de Monnike Ee vlak voor Drachten.



Zoals u ziet was het mooi zonnig weer, maar met een harde frisse wind. Wij kropen dus met z'n allen achter de Otrobanda van Arie en Zwaan Broersma lekker in de luwte. Harry had zelfs zijn Elf Stedenmuts op gezet, zo fris was het. We hebben daar met z'n allen lekker thee gedronken en van een stevige borrel genoten. Het was allemaal heel gezellig. Op zaterdagmorgen zouden wij om 10 uur vertrekken om naar Drachten te gaan. Alle boten werden gestart dus wij deden het zelfde. Maar grote schrik, de startmotor gaf niet thuis, het bleef doodstil. Toen brak het Doerak Familie Gevoel los. Van alle kanten kwamen de mannen met goede raad en allerlei meters en metertjes aangevlogen. Zelfs Arie kwam met een reserve accu aanslepen. Ze zaten soms met 2 of 3 man in het motorruim te debatteren wat wel de oorzaak kon zijn. Prachtig allemaal. Zelfs Martin stond op de wal aanwijzingen te geven. Het ligt aan de massa riep hij steeds. Hoe gelijk zou hij nog krijgen. Maar ondanks alle moeite kwam er nog steeds geen leven in de startmotor. De klok tikte ook maar door, wij wilden vroeg in Drachten zijn in verband met de ligplaatsen. Dus werd er besloten dat wij langs zij Peter van de Woude zouden vastmaken en zo werden we naar Drachten geslept. Bij aankomst in de jachthaven De Drait kregen we allemaal onze ligplaats aangewezen. Alle Doerakken lagen bij elkaar op de kop van de haven. Het was een mooi gezicht want de Doerakclub was wel heel nadrukkelijk aanwezig. Tien procent van de 125 deelnemers bestond uit Doerakken. Na afgemeerd te hebben gingen wij in de haven op zoek naar een monteur. De havenmeester was heel vriendelijk en zou wel even bellen. Het was zaterdagmiddag en bij Yachtcharter De Drait was dus geen monteur meer aanwezig. Maar dat liep op niets uit, er kwam geen mens. Dan zelf maar weer proberen. De raad van Martin opgevolgd en de massakabel los en schoongemaakt. Geen resultaat. Sinas Boskma van de "Trouw moet Blijken" dook ook nog even het motorruim in, maar ook geen succes. Het wordt eentonig maar toen kwam Wim Verschuren van de "Tiswa" met zijn meter ook nog een kijkje nemen. Haalde ook niets uit. Tot Wim plotseling riep: Jan, je massakabel van de motor naar het schip ligt los. Wat bleek, de kabel was waarschijnlijk half afgetrapt door een monteur bij een onderhoudsbeurt veertien dagen geleden. Een nieuwe massakabel werd gemonteerd en het leed was over. Iedereen was blij met ons en dat lieten ze blijken. Zelfs Corry, dat is mijn lieve wederhelft, kreeg een zoen van Lijda omdat het weer lekker gemaakt was. En dat bedoel ik nu met dat Doerak Familie Gevoel. Het meeleven met jou en willen helpen allemaal, de gezelligheid, dat geeft je echt het gevoel dat je er bijhoort. Wij hebben daardoor een hele fijne vakantie gehad. Bedankt allemaal, vooral aan Lies en Rien die nog veel werk hadden gemaakt van de aanloop naar de 30 Meren Tocht.

Jan en Corry Hoefs, a/b Neeltje M.



Brandveiligheid op het water .

Brand aan boord van schepen is bijna altijd gevaarlijker dan brand in een woning . Immers , indien een schip vaart , is hulp van buiten af , bijvoorbeeld door de brandweer niet of zeer laat aanwezig . Ligt het schip in de haven , dan is het vaak zeer slecht te bereiken voor brandweervoertuigen zodat ook dan de brandweer pas laat te hulp kan komen . Brandpreventie aan boord van schepen is dus van groot belang .

Er zijn aan boord van schepen vier plaatsen waar de kans op het uitbreken van brand het grootst is :

a) in de verblijven , b) in de kombuis , c) in de motorruimte en d) ergens in het elektriciteitsnet .

Daarnaast valt nog de brand te onderscheiden als gevolg van benzine - of gasexplosie . In dat laatste geval staat al gauw de hele boot in vuur en vlam .

ad a) Brand in de verblijven wordt meestal veroorzaakt door roken . Daaruit volgt dat roken aan boord streng moet worden beperkt c.q. verboden en pas vooral op voor losslingerde peuken van een sigaar of sigaret , klopt nooit een pijp uit in de afvalbak ! Pas vooral ook op met de "sfeervolle" kaarsjes en losstaande olielampen en gasverlichting .

ad b) In de kombuis is altijd brandgevaar als er open vuur is . De kombuis mag nooit onbeheerd worden gelaten zolang er iets staat te koken . De kleine afmetingen van de gemiddelde kombuis in een boot vormen op zich al een gevarenfactor . Tijdens het koken moet soms over de branders heen worden gereikt om keukengerei te kunnen pakken . Dat brengt de kans mee dat de (nylon) kleding vlam vat . Daarnaast bestaat het roemruchte gevaar van "de vlam in de pan" .

ad c) In de motorruimte vormt naast de electriciteit ook de aanwezigheid van brandstof een groot risico . Het is belangrijk dat er een voorziening is om de brandstoftoevoer af te sluiten op een plaats buiten de motorruimte .

ad d) Op moderne schepen levert het elektrische leidingnet waarschijnlijk de grootste kans op brand . Vaak omdat de leidingen dusdanig zijn weggewerkt dat vroegtijdige onraadsignalering niet goed mogelijk is . Het gevaar is dat kortsluitingen warmte en vonken kunnen veroorzaken . Op metalen schepen zijn de risico's extra groot omdat de kleinste breuk in de isolatie via de stalen huid van het schip kortsluiting kan veroorzaken . Alle leidingen moeten beveiligd zijn door een smeltzekering of onderbreker . Eén van de grootste risico's tot brand zit in de zware accukabels , zij zijn immers niet beveiligd met een smeltveiligheid . Overigens vragen bedoelde kabels een juiste montage en met de accu's om een regelmatige controle .

Brand ontstaat onder normale omstandigheden niet zonder meer . Hier zijn drie factoren voor nodig , die steeds gelijktijdig moeten optreden te weten : 1 een brandbare stof , 2 een voldoende hoge temperatuur , 3 zuurstof . Deze factoren vormen samen een driehoek (brandtechnische driehoek) in de kern van de driehoek vormt zich dan de brand . Door één of meerdere van de driehoekszijden weg te nemen , zal ook de brand uitdoven .

De branden die kunnen voorkomen zijn in de navolgende brandklassen ingedeeld .

A - branden : dit zijn kernbranden in vaste stoffen zoals hout , papier , vezels , bankkussens , poets - lappen , gordijnen en kunststoffen zoals polyester , enz.

B - branden : dit zijn vloeistofbranden , bijvoorbeeld benzine , dieselolie , petroleum , verfverduiners enz.

C - branden : dit zijn gasbranden zoals propaan , butaan , en LPG .

D - branden : dit zijn metaalbranden zoals magnesium , natrium , kalium , aluminium ~~en~~ hun legeringen .

Zodra de brand is geconstateerd ga dan volgens onderstaand plan te werk .

1 -) Vermijd het vormen van paniek , zorg dat de opvarenden een veilig heenkomen vinden .

2 - } Uitbreiding van de brand moet voorkomen worden . Pak een beginnende brand direct met blussen aan .Sluit ramen , deuren en luiken en leg het vaartuig zo mogelijk dwars op de wind .

3 -) Zorg voor het blokkeren van mogelijke toevoer van brandstof : stop de motor en sluit zo mogelijk de brandstoftoevoerleiding , draai de hoofdschakelaar van het boordnet op nul . Is er een gasleksignalering in het schip geplaatst , dan is deze meestal gekoppeld met een op de gasfles gemonteerde magneetklep .De gastoevoer wordt dan automatisch afgesloten zodra de boordspanning wegvalt . Indien er geen klep aanwezig is dan zal de afsluiter handmatig gesloten moeten worden .

4 - } Start het (grotere) bluswerk . Vooral bij een grotere brand kunnen bij het blussen giftige dampen en gassen ontstaan . Zeker als door het bluswerk onvolledige verbranding gaat optreden (smeulen van de bootkussens) kan het giftige koolmonoxyde ontstaan . Pas op in kleine ruimten zoals de kajuit met zijn stoffering .

Voor het bestrijden van brand is een ruime keuze aan blusmiddelen , het ligt voor de hand dat wij aan boord het liefst een zo universeel mogelijk blusmiddel toepassen dat geschikt is voor alle vormen van branden .

Water , Is het meest voor de hand liggende blusmiddel aan boord maar alleen voor branden in klasse A, Een putsemmer water is snel in de brandhaard te brengen . Pas echter op , bij vloeistof - branden zal het water door zijn hoger soortelijk gewicht onder de brandende vloeistof zakken en de brand in oppervlak doen toenemen . Een natte dweil (of de deksel op de pan) is hét eerste blusmiddel bij de vlam in de pan . Indien aanwezig kunnen lenspompen en dekwaspompen goede diensten bewijzen .

Branddeken , Dit is waarschijnlijk het meest effectieve brandbestrijdingsmiddel in de kombuis . Eenvoudig op de brandhaard leggen en het vuur wordt doordat de zuurstoftoevoer wordt afgesloten gedoofd . Is ook uitstekend geschikt om uitbreiding van brand in de overige delen van het schip tegen te gaan . Een gewone wollen deken is ook uitstekend geschikt , absoluut geen Nylon deken !!!

Poederblussers , Zijn in twee types onder te verdelen .

Bluspoeder A , voor brandklassen A , B en C .

Bluspoeder B , voor brandklassen B en C .

Door de geringe geleidbaarheid van de poeders kunnen electriciteitsbranden hiermee bestreden worden . Het poeder en de reactiestoffen kunnen echter wel schade toebrengen aan de elektrische apparatuur . De bekendste bluspoeders zijn die op basis van natriumcarbonaat en kaliumcarbonaat . De poeders zijn opgeslagen in stalen cilinders en staan constant onder druk , het is daarom zinvol een cilinder voorzien van een manometer toe te passen . Het bluspoeder wordt uitgedreven door koolzuurgas of stikstof of middels een hogedruk gaspatroon in of naast de cilinder , een inslagpen activeert de patroon .

Kooldioxyde -blussers , Ook wel CO2 blussers genoemd hebben als belangrijkste bluseffect het verstikken van de brand door het verstoren van de zuurstof - brandstof verhouding .

De blusser bestaat uit een hogedrukvat waarin zich onder hoge druk (± 65 atm.) het kooldioxyde is opgeslagen en is onder deze druk vloeibaar .

Er zijn twee soorten CO2 blussers :

Type A heeft een stijgbuis waaruit het vloeibare CO2 naar de expansiekoker stroomt . Door het overgaan van vloeistof in gas (verdampen) daalt de temperatuur en ontstaat de zogenaamde koolzuursneeuw . Door de druk wordt de sneeuw direct in de brandhaard gespoten en gaat daar weer over in gasvorm waardoor de lucht ter plaatse extra verdund wordt . Draai de kraan helemaal open om dichtvriezen te voorkomen .

Type B is zonder stijgbuis waarbij het CO2 in gasvorm wordt uitgedreven Dit type blusser wordt meestal in automatische installaties gemonteerd zoals in de motorruimten van grotere schepen .

CO2 blussers zijn geschikt voor brandtype B en C en bij uitstek geschikt voor electiciteitsbranden , de lengte van de blusstraal is echter gering dus bij gebruik in de buitenlucht is de kans tot uitwaaien groot .

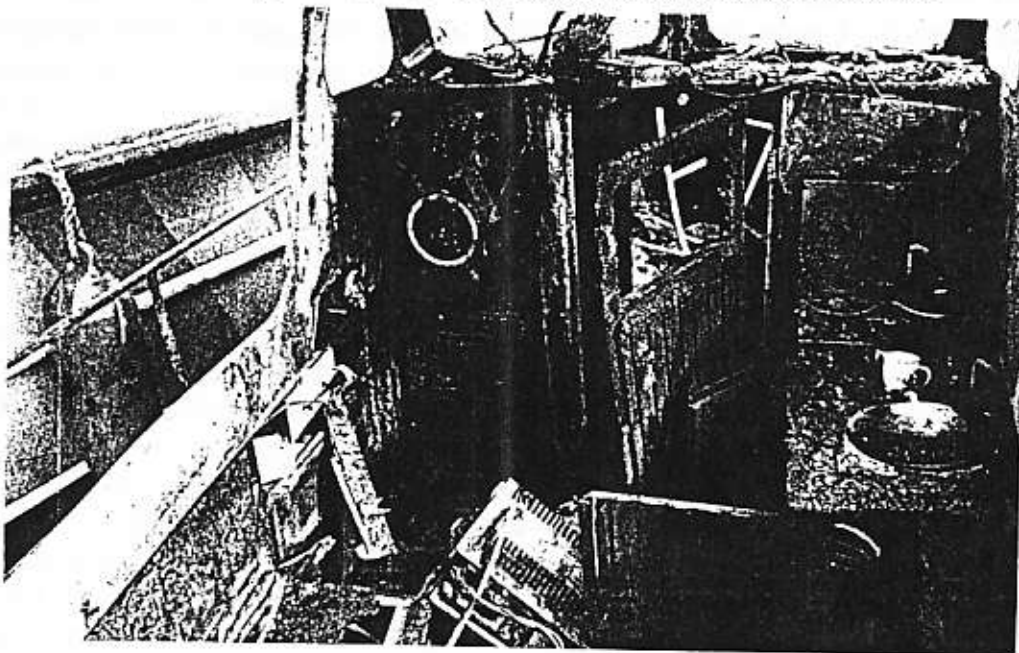
Halogeen-koolwaterstof blussers , Halogeen -koolwaterstoffen in gasvorm onderbreken de chemische reactie van de verbranding door hun anti-katalytische werking .De oude types werken op basis van tetrachloorkoolstof , methylbromide en chloorbroommethaan maar zijn uiterst giftig .De moderne soorten (wel Halonen genoemd) zijn BCF (broom-chloor-difluoro-methaan)- Halon 1211 en BTM (broom-trifluoro-methaan)- Halon 1302 combineren een groot bluseffect bij een geringe giftigheid en zijn geschikt voor B en C branden maar zijn helaas niet erg ozonvriendelijk .

Voor elk brandblusapparaat geldt :

- Koop nooit een brandblusser zonder Rijkskeurmerk
- Plaats het toestel bij de uitgang .
- Lees zorgvuldig de instructie en maak uw mede opvarende vertrouwd met de apparatuur
- Laat het toestel regelmatig (zeker één maal per jaar)controleren . Ook als het niet is gebruikt .
- Bedenk dat een blusser niet oneindig kan blijven blussen .Spuit met korte stoten zo dicht mogelijk bij de brandhaard .
- Laat het toestel na gebruik direct opnieuw vullen , ook als het niet geheel is leeggespoten .

**Neem geen enkel risico bij het blussen van brand aan de boot .
Die is vervangbaar , u en de uwen niet !!!!**

Zijn er nog vragen ? . Tijdens de najaarvergadering zal ons clublid de heer A. Broersma , (oud onder brandmeester van de brandweer te Deventer) aanwezig zijn om uw mogelijke vragen te beantwoorden .Dien uw vragen s.v.p.vòòr de vergadering bij de bestuurstafel in .



— het schrikbeeld van elke schipper —

Bij het tot stand komen van dit artikel , is mede gebruik gemaakt van gegevens uit het blad motorboot alsmede uit het cursusboek vaarbewijs .

Herfst

Mijn boot ligt in de loods , keurig afgespoten en daarna door mijzelf afgesopt .De kleine klusjes die zich iedere winter weer aanmelden heb ik inmiddels al onder handen genomen en de schilder kan zelf zijn tijd uitkiezen voor het verdere onderhoud .

De dieseltank afgetopt ,de motor klaargemaakt voor de winter . De monteur was er al bij toen de boot nog in het water lag .

En nou heb ik er eigenlijk haast niets meer te zoeken .Nog één klus , waar ik tegen opzie , omdat ik dan met die zware vloerdelen in de kuip moet gaan zeulen . Het klotsdeksel van mijn drinkwatertank moet eraf , want de rubber strippen ,die in dat deksel zitten zijn verdroogd en vervormd , zodat ze niet goed meer afsluiten . Toen ik vorig voorjaar mijn watertank vulde , verbaasde ik mij erover , dat het zolang duurde voor hij vol was . Ik keek onder de vloer en zag tot mijn schrik , dat er een hele plens water in de boot lag .Over een breedte van ruim drie meter op een volstrekt platte bodem is één centimeter water gelijk aan de inhoud van zeven emmers , zo heb ik moeten constateren . Een pomp gaat er onherroepelijk aan kapot , want er valt niets te dompelen .Ik heb het er allemaal met een paar grote dweilen uit moeten halen en dat kostte mij uren werk en een pijnlijke rug . Je kon er met je handen niet bij . Je smet er een dweil in ,wachtte enkele minuten en dan viste je die er weer uit met een grijpertje ,dat ik ooit had aangeschaft om voorwerpen , die in het motorruim - bij voorkeur onder de motor - vielen , er weer uit te kunnen vissen . Dus dweil erin , die het water laten opzuigen , dan eruit vissen en uitknippen boven een emmer en dat twintig maal totdat die emmer vol was en dat dan weer zeven emmers lang en dat is lang , heel erg lang .

Die klus moet dan ook , hoe dan ook , gedaan worden maar ik denk , dat ik eerst maar een beetje in training ga .

Ik mis wel mijn " loopie " . Als het in de zomer een beetje weer is , dan zit ik in mijn boot , maar in de loods is dat al een heel stuk minder aantrekkelijk .Daarom ga ik wat vaker naar mijn Amsterdamsche vereniging ,waar het clubhuis altijd open is en het biljart altijd ter beschikking staat . Je kunt toch niet iedere dag je vrouw voor de voeten lopen . Daar gaat een huwelijk op stuk .

Ik begrijp steeds beter die kreet van die meneer , die zei : " Een boot hebben is belangrijker dan het varen ermee ." Ik zie steeds vaker , dat lieden , die met mij toch al een redelijk hoge leeftijd hebben bereikt , er veel genoeg aan beleven om alleen maar aan boord te verblijven , desnoods met een boekje of een puzzeltje om daardoor de sfeer te kunnen blijven inademen , die zo'n groot deel van hun leven heeft beheerst .

" Varen jullie nog veel ? " , wordt me steeds vaker gevraagd . En dan antwoord ik : " Ach wat is veel " .Grote tochten in ieder geval niet meer en de kleine tochten steeds minder maar mijn boot en het water zouden mijn schipperse en ik toch niet willen missen . Waar je ook vaart , het land ziet er vanaf het water altijd mooier uit , dan vanaf de vaste wal en dat moet je hebben meegeemaakt om het te kunnen geloven . Maar wanneer je vanaf de vaste wal het water bekijkt , dat daar zou uitnodigend zich voor je uitstrekt , dan voel je je doodongelukkig , als je die uitnodiging niet kunt accepteren en dat wil ik toch maar zo lang mogelijk uitstellen .

We kijken daarom al weer uit naar het volgend voorjaar en we hopen dan goed genoeg in vorm te zijn om van onze liefhebberij te kunnen genieten .

Sorry , voor dit gefilosofeer . Dat heb ik in de herfst altijd .

Uithoorn , 14 november 1999

Peet Saur

-0-0-0-0-

Marivin 2000 Tilburg

Op donderdag 3 augustus legden we in de Piushaven van Tilburg aan om ons eerste havenfeest te gaan meemaken .Al vrij snel kwamen twee vriendelijke dames ons een tasje brengen met daarin het Marivinvlaggetje , diverse vrijkaartjes , aanbiedingen , informatie over andere gelegenheden in Tilburg e.o. ,overzichten van kroegjes ,theaters etc.

Vrijdag 4 augustus varen we naar de wedstrijdroeibaan Vidar ,hier verzamelen alle deelnemende schepen . We worden zeer vriendelijk ontvangen en even later vertrekken we gezamenlijk met een boot naar een wijnimporteur / museum waar een leuke rondleiding volgt en afgesloten - met hoe kan het ook anders - een wijntje .

Bij terugkomst wacht ons een heerlijke maaltijdsoep . Daarna even rust op onze boot om s'avonds te gaan genieten van live muziek .

En dan is zaterdag 5 augustus , de ochtend kon je vullen met een excursie naar rijkswaterstaat die leuk en interessant was . De kinderen mochten (zoals alles m.u.v. ontbijt en diner) gratis mee naar Speelland Beekse Bergen . Bij terugkomst kinderen (ook grote van ca. 45 jaar) als piraat verkleeden en klaarmaken voor de tocht .

Alle ruim 140 versierde boten op naar de Piushaven Tilburg , dit is gelijk het begin van nog meer gezelligheid .

Oude ambachten , leuke dingen maken en doen voor kinderen , kanonschieten , kapper , fietsen over water , (model)botenbouwers , kraampjes en zeker niet te vergeten de vele demonstraties en (muziek) optredens . Echt te veel om op te noemen ,dit gaat dan twee dagen zo door .

Zelfs tijdens het schippersdiner is er vermaak en alles is goed georganiseerd .

Zondag 6 augustus is alles ten einde , het was een leuk en goed georganiseerd feest voor alle leeftijden , het was voor ons het eerste havenfeest .

Het was een succes (en niet alleen volgens ons) . Als het kan zien ze ons zeker weer terug !!!

Onze complimenten organisatoren en bedankt .

Hendriette Ittersen

What 's in a Name ?

Chr. Rijke ,uit Stramproy stuurde onderstaande toelichting op de naam van zijn Doerak .
Een ongetrouwde oom van mijn vrouw , die in zijn jeugd door broers en tweelingzuster geplaagd werd met de naam "Bobo de Aap"(geïnspireerd dor een figuur uit een kinderboek) en ook op latere leeftijd Bobo is blijven heten , overleed .
Oom Bobo bleek zijn tien neven en nichten tot erfgenaam benoemd te hebben .

Die geste konden we wel waarderen en we vonden het passend om hem te "bedanken" door de Doerak , die we daarna konden aanschaffen , naar hem te vernoemen . In de naam moest dus iets van "Bobo" terug te vinden zijn . Onze boot heet daarom " BOBBERD
Het woord "bobberd" heeft meerdere betekenissen ; èèn ervan vonden mijn vrouw en ik ,vanwege de wat gedrongen vormen en het vriendelijke karakter van 780 AK , wel passend , namelijk "*goedige dikkerd*" . Andere betekenissen zijn : "*plomp persoon*" of "*iemand met een ineengedrongen gestalte*"
Vandaar dus

-0-0-0-0-

De Doerak van Lies en Rien Wienk heet "Duet" en dat is bij velen van u wel bekend . Hoe wij aan die naam en huidige boot zijn gekomen ? Nu , dat is een hele story , maar wel een gelukkige !
Wij zijn voor ons trouwen met varen begonnen , Lies bezat een kleine B.M. en Rien wou niet achter blijven en kocht er een passende buitenboordmotor bij , in de vijftiger jaren was dit een heel bezit !
We hebben veel plezier met deze combinatie gehad en zeilden meestal in Vinkeveen . Echter , toen de kindertjes zich gingen aandienen moest het bootje weg en werden de vakanties doorgebracht in vakantiehuysjes , ook leuk maar toch anders

De economie trok aan en we begonnen aan een caravan , werden lid van de caravanclub N.C.C en stonden meestal op ons eigen clubterrein -met haventje- in Belt-Schutsloot . Al snel kwam er een Klepper canvas zeilkano , ideaal om mee te peddelen in de kraggen van de Wieden maar niet zo geschikt om mee te zeilen . Onze zoon Merijn had inmiddels bij de zeeverkeners uitstekend leren zeilen en begon natuurlijk om een echte zeilboot te vragen . Die kwam er uiteindelijk in de vorm van een werkelijk lief open zeilschouwte . Onze dochter Janeke leerde onder leiding van broerlief er ook mee zeilen en het maakte niet uit of er windkracht 7-8 stond .

Maar ja , met het schouwte was het moeilijk om tochten te maken , er was geen slaapaccomodatie . Dus werd het schouwte vervangen door een kajuitzeilboot type Juno ontwerp van der Stadt en geschikt voor vier personen .De aankoopprijs werd door vader ,moeder en de twee kinderen gedeeld en daarmee was de naam van het schip al gauw bepaald "Quadrans" , door vier gedeeld .

Zeilen met je (grotere) kinderen is leuk maar heeft ook zijn min kanten . Een schip met vier ervaren zeilers aan boord werkt - althans in ons geval- niet zo best en geeft al snel aanleiding tot (kleine) geschilpunten . Pa en Ma namen een kordaat besluit en schonken hun aandeel in het schip aan de kinderen .

Zelf kochten we een open motorbootje type Almar en alleen geschikt voor het maken van dagtochtjes Om in de lijn van het naamgeven te blijven kozen wij de naam "Duet", we voeren immers weer als vroeger met zijn tweetjes .

Het was een leuk bootje maar er was één probleem , velen van u hebben nog ons hondje Jopje gekend , nu als die kikkers en of eenden in het vizier kreeg was ze niet meer te houden en zoals het een echte (mini)jachthond betaamde sprong zij bij het afmeren als eerste van boord met allenarigheid van dien .

Dus werd het open bootje ingeruild voor een Shetland met een kajuitje en een loei van een 55 pk buitenboordmotor . Het hondje ging dus bij het afmeren in de kajuit en wij konden weer meerdaagse tochtjes maken . Er was echter een probleem door de (te) zware motor konden we ons niet aan de max .6 km vaarsnelheid houden en werden we vaak door de "goedwillende" waterpolitie toegesproken .Daarnaast vond ik het varen met zo,n enorme benzinetank aan boord een redelijk gevaarlijke bezigheid en - daar komt het hondje weer om de hoek kijken - zodra de motor gestart werd ging het arme beest als een oordeel te keer . Oorzaak , de motor had een voor de mens niet te horen gierend geluid dat op de gehoorzenuw van Jopje inwerkte .

U raad het al , ook de Shetland moest het veld ruimen en werden we eindelijk verstandig , we kochten een Doerak 600 !!! Ik hoor Lies nog tegen de heer Versfeld zeggen "wat een groot schip kunnen we daar wel mee varen ?" Ik was helemaal weg van het specifieke geluid van de 12 pk. Yanmar diesel en we hadden nog nooit zoveel ruimte in een boot gehad .Echter na verloop van tijd kwamen wij tot de conclusie een caravan én boot is wel teveel van het goede .We kozen voor de boot en de 600 werd ingeruild voor een 780 AK met vast dak , weer een grotere boot maar in het gebruik nog beter te hanteren en vanwege de achterkajuit nog meer geschikt voor het maken van langere tochten . Als enig nadeel vonden we de drie stukken tentdoek aan de boot , met regen altijd maar weer neerlaten en oprollen van het doek .

En ja , zo'n vijf jaar geleden kwamen wij na het beëindigen van de Turfroute in de haven van Pro-Aqua om water te tanken en wat lag daar ? . De boot die ik al jaren op mijn verlanglijst had staan , de 950 GSAK !!! . Om het verhaal kort te maken we kochten hem , met de gedachte we hebben nu nog de leeftijd dat het nog kan en in je laatste hemd zitten geen zakken om je geld mee te nemen . We hebben nu de boot waarbij niets meer te wensen valt , varen in de brandende zon hoeft niet , warm in de stuurhut ? , niks aan de hand even èèn van de schuifdeuren open en de frisse wind komt binnen .Als we aan de kant liggen kunnen we prinsheerlijk op het achterdek zitten genieten En het varen met weer een langere boot ? , geen probleem net zo min als het afmeren , we hebben immers een boegschroef .

Om de kleinkinderen een plezier te doen en op grond van een persoonlijke uitdaging, heb ik een overnaads roei-zeilsloepje gebouwd , uitstekend geschikt om met een fluistermotor in de Weerribben te varen . En de naam van dit volgbootje ? , niet zo moeilijk te raden : door de vier kleinkinderen werd het bootje met de naam "Quartet " gedoopt .

En de moraal van dit verhaal , we zijn met de huidige "Duet" net zo happy als in onze begintijd met de 12 kwadraats BM. Het leven op het water is voor ons alleen wat comfortabeler geworden en we hopen nog vele jaren als een hecht duo met onze "DUET" te blijven genieten .

-0-0-0-0-

P.S.

Mogen wij in het voorjaarsnummer de toelichting op uw bootnaam publiceren ?

Zeemanstaal

De zeevaart heeft altijd een grote invloed gehad op het leven van de Nederlanders .In onze geschiedenis maar vooral ook in het taalgebruik is dit terug te vinden . In de dagelijkse spreektaal komen veel uitdrukkingen voor die terug te voeren (varen) zijn op de scheepvaart .

Vroeger werd de zeemanstaal gesproken door mensen die bijna helemaal afgezonderd leefden en werkten op de schepen . Zeker in de zeilvaart was het niet ongewoon indien een schip met zijn bemanning een jaar of twee onderweg was en het contact met het vaste land minimaal was waarbij nog kwam dat in een aanloophaven de moedertaal meestal niet werd gesproken .

Hun taal werd zo specialistisch dat de gemiddelde landrot er geen touw (landvast ?) aan vast kon knopen . Bij de Koninklijke Marine gebruikt men nog steeds veel scheepstermen en uitdrukkingen en worden deze ook vaak gebruikt om zaken aan de wal aan te duiden .

Zo noemen zij de kofferbak van de auto het achteronder . Als zij 's avonds klaar zijn met hun werk en naar huis gaan is het vast werk en nemen zij een sloep naar de wal .In je nette kleren loop je in pakkie deftig . En de kanebraaier of vetmelter (kok) maakt raasdonders (capucijners met spek of snert met drijfjies (stukjes spek) .

Voor de nieuwelingen aan boord (zeuntjes) werden rijmpjes gebruikt om noodzakelijke nautische termen aan te leren en te onthouden zoals : rood op rood en groen op groen , altijd veilig en niets aan doen , wat betekent dat je het rode boordlicht van je eigen schip op het rode boordlicht van je tegenligger houdt en je daardoor elkaar niet kruist of in andermans vaarwater zou komen te zitten. Een minder fraai voorbeeld is : aan loef loden en gissen , aan lij kotsen en pissen

Van de heer S.H. Boskma - schipper van de Trouw Moet Blijken - ontvingen wij een bloemlezing van zeemansuitdrukkingen die in onze dagelijkse taal zijn binnengeslopen . Het leek ons leuk om niet alleen de "Boskma"lijst op te nemen maar daarnaast de literatuur er eens op na te slaan en na te gaan of er vanuit de scheepvaart nog meerdere uitdrukkingen binnen onze dagelijkse taal gebruikt worden .Nu dat hebben geweten ! We zullen een overzicht maken en in het voorjaarsnummer opnemen , indien ook u dergelijke uitdrukkingen weet , laat het ons horen en we nemen het op in de nieuwe lijst .

Spreekwoord	Originele betekenis	Spreekwoordelijke betekenis
Een kleur als een boei krijgen.	Een boei, als aanduiding van een vaargeul, is rood/wit geschilderd.	Iemand die bloost krijgt een rode kleur.
De loef afsteken.	Men gaat tussen de wind en het zeilschip van de ander zeilen, zodat deze geen wind krijgt en vaart verliest.	Iets doen om zelf in het voordeel te komen en waarbij men de ander benadeelt.
In zijn sas zijn.	De laatste keer van waterniveau veranderen d.m.v. een sluis (sas) waarna men thuis is.	Prettig (thuis) voelen.
De ratten verlaten het zinkende schip.	Ratten gaan instinctief van boord in de laatste haven voordat het schip ten onder gaat.	Als de zaken mis gaan vertrekken de lafaards en waardeloze figuren als eerste om zichzelf te redden.
Voor pampus liggen.	Zandbank aan de monding van het IJ, waar zeeschepen bij laag water vast lopen.	Uitgeput zijn na intensieve arbeid.

Bij de vleet.	Een groot haringnet (vleet) vol met haring	Ergens veel van hebben.
Aan lager wal raken.	De wal waar de wind pal op staat heet lager wal en houdt gevaar in om te stranden.	Iemand die gestrand is.
In troebel water vissen.	In troebel water zwemmen de vissen aan de oppervlakte door zuurstoftekort en zijn dus makkelijk te vangen.	Een onduidelijke situatie te scheppen om daarmee zijn voordeel te doen.
Inbinden.	Het reven van de zeilen.	Minder voortvarend te werk gaan.
Olie op de golven werpen.	Een woeste branding kan men even kalmeren door er olie op te gooien, wat een laagje op het water vormt.	Een rumoerige zaak sussen.
Opdirken.	Een takel (dirk) om zeilen mee bij te zetten. Een opgedrikt schip heeft alle zeilen staan.	Zich extra feestelijk aankleden.
Opdoeken.	Zeilen die niet nodig zijn worden afgehaald en opgevouwen.	Iets wegdoen.
De fok opzetten.	Een klein zeil voor op het schip bijzetten.	Een bril opzetten (voor zijn gezicht zetten) als extra hulpmiddel.
Als het getij verloopt moet men de bakens verzetten.	Bij laag water liggen de gevaarlijke plaatsen anders dan bij hoog water en moeten de bakens verzet worden.	Zich aanpassen aan een veranderde situatie.
Niet aan de bak komen.	Een kom waar de zeelieden hun niet al te smakelijke kost uit aten.	Gepasseerd worden en zodoende niets krijgen.
Een bezem in de mast voeren.	Een admiraalsschip in een oorlogsvloot plaatst na een overwinning een bezem in de mast ten teken dat de zee is schoongeveegd.	Duidelijk laten zien dat hij winnaar is.
Afzakken.	Een schip dat stil ligt zal als men niets doet met de stroom meevaren.	Als iemand afzakt verdwijnt hij zonder tegenstribbelen uit beeld.
Beter een anker kwijt dan het hele schip.	Als door een storm een verankerd schip dreigt te zinken wordt het ankertouw doorgehakt.	Beter iets kleins opofferen dan de hele zaak verliezen.
Daar is geen peil op te trekken.	Op vaste punten (vuurtorens) kan de kapitein de plaats van zijn schip peilen.	Men weet niet wat men moet doen door het ontbreken van duidelijkheid.
Poolhoogte nemen.	Aan de hand van de poolster positie bepalen.	Situatie in ogenschouw nemen om nadere plannen op af te stemmen.

Men moet de prikken levend houden.	Prikken zijn kleine visjes die als aas dienen om kabeljauw mee te vangen.	Men moet zorgen dat het materiaal in orde is.
Op de valreep plaatsvinden.	De valreep is de loopplank die de wal met het schip verbind.	Het vindt nog maar net op tijd plaats.
Het loopt de spuigaten uit.	Spuigaten zijn gaten in de reling waar het zeewater bij zwaar weer van het dek weer in zee kan stromen.	De zaken dreigen te erg te worden.
Niet te hard van stapel lopen.	Bij een tewaterlating loopt het schip van een helling (stapel). Gebeurt het te snel dan slaat het schip om.	Rustig ergens aan beginnen om langer vol te kunnen houden.
De zeilen strijken.	De zeilen binnenhalen waarna het schip stil komt te liggen.	Iemand die in een gevecht de zeilen strijkt geeft te kennen dat hij opgeeft.

30 Merentocht 2000

Elke drie jaar wordt door de watersportvereniging "Drachten - Veenhoop" een dertigmerentocht georganiseerd.

Het betreft een ontspannen recreatieve tocht waaraan maximaal 125 schepen mogen deelnemen dit om overbelasting van de vaarwegen te voorkomen,

Van deze 125 waren 15 leden van onze Doerakclub jawel welke club zegt ons dat na !!!

Om enig inzicht te krijgen in de opzet is het nodig om het onvoorstelbaar grote aantal meren nader te benoemen.

Nu dan het betreft : het Gaasterdiep , Smalle Eesterzanding , Monnike Ee , Wijde Ee , Sitebuurster-Ee , Grouwster Wijde Ee , Peanster Ee , Bokkemermeer , Koude Maag , Terkaplerster Poelen , Zoutpoel , Goingaripster Poelen , Langweerder Wielen , Tjeukemeer , Groote Brekken , Brande-meer , Slotermeer , Heegermeer , Groote Gaastmeer , Zandmeer , Vlakke Brekken . Oudegaaster Brekken , Witte Brekken , Jentje Meer , Langstaarter Poel , Pikmeer , Biggemeer , Moddermeer , Ossepoel en Kruisdobbe .

De door de A.N.W.B. uitgegeven waterkaarten , B. Friese Meren en C. Noord -Overijssel zijn ter oriëntatie onmisbaar . In 2000 betreft het de dertiende 30 merentocht en wordt gevaren van maandag 24 juli t.e.m, 30 juli . Zij die aan de vorige tochten hebben deelgenomen kregen een persoonlijke uitnodiging vandaar dat de heer Wienk , vice voorzitter van onze Doerakclub aanmoedigde om deel te nemen .

Hij stelde voor om vooraf een tussenlanding te maken in Heerenveen en vandaar gezamenlijk naar Drachten te varen . Van deze uitnodiging hebben we gebruik gemaakt en ik moet zeggen onze verwachtingen werden enorm overtroffen .Ten eerste de aanlegmogelijkheden , gesproken mag worden over de "haven Wienk" en bovendien het vorstelijk onthaal , Lies en Rien hiervoor onze hartelijke dank .

Vanuit Heerenveen , "het Haagje van het Noorden " , zijn we gezamenlijk opgevaren naar Drachten waar de 30 merentocht op maandag 24 juli van start gaat .

Op die dag , voor 10 uur , hebben we de bescheiden bestaande uit een routebeschrijving plus gegevens voor een met veel zorg uitgezette puzzeltocht afgehaald in het clubhuis van de watersportvereniging " 't Roefke" .

Voor de start werden we toe gesproken door de burgemeester van Drachten , de directeur van de in Drachten gevestigde Philipsfabrieken en de voorzitter van genoemde Watersportvereniging .

Na dit ceremonieel voeren we van Drachten naar Joure via Akkrum waar we enig oponthoud hadden omdat de spoorbrug geopend moest worden , maar aangezien het rond 12 uur was hebben we de tijd benut voor de lunch en daarna op naar Joure .Prachtige vaartocht door het friese land , vlak dat wel maar met heel mooie wolkenpartijen zoals we die wel zien op schilderijen werkelijk door die bril gezien kan het niet mooier !

In Joure werden ons keurig ligplaatsen aangeboden , een compliment aan de organisatoren 123 schepen (2 waren afgevallen) ik geef het je te doen .s' Avonds zaten we aan voor een gezamenlijke barbecue , prima verzorgd .

De volgende morgen koffie met gebak aangeboden door Douwe Egbert , D.E. heeft een grote vestiging in Joure vandaar deze relatie . Hierna ging het op naar Sloten via het Tjeukemeer , doordat iedere deelnemer zijn eigen starttijd kon bepalen verliep e.e.a. ordelijk en had je niet de indruk van hier vertrekken 123 schepen .

In de jachthaven van Sloten vond bijna iedereen ligplaats maar dan moest je soms genoeg nemen met dubbel liggen . Nu heeft Sloten een zeer grote haven dus ook dat probleem werd redelijk opgelost .

Opvallend was dat de plaatsen die werden aangedaan zich extra hadden voorbereid . Winkelavondgezelligheid en feest gepaard gaande met het afschieten van een kanon , jawel er werd veel aandacht aan besteed . Maar toch Sloten heeft ook een schandpaal en dat nu net onze penningmeester Peter van de Woude -normaal toch een rustige nette vent en bovendien een geboren Fries - te kijk werd gezet is tot op heden niet geheel duidelijk . Even leek het uit de hand te lopen toen iedereen vertrok en het slachtoffer verlaten aan de schandpaal achter dreigde te blijven .Op aandringen werd hij na enge tijd verlost en nogmaals wat nu precies de oorzaak was is niet boven water te krijgen .

De volgende dag , we schrijven dan woensdag 26 juli , varen we richting Bolsward via het Slotermeer en het Heegermeer naar de Oude Gaasterbrekken alwaar met een pittig windje een controleboot voor anker lag .

Daarna op naar Bolsward waar het een drukte van jewelste was . Overigens een perfecte opvang in een Hanzestad met een prachtig stadhuis , mooie gevels , kerken en grachtjes . s' Avonds voer een platbodem met daarop een shantykoor door de grachten , gezellig en het klonk goed .

Donderdag 27 juli op naar Langweer , een bekend watersportcentrum . Het weer was goed en aan terrasjes geen gebrek . Het raadhuis is in stijl van de voormalige Osinga State gebouwd met ook hier een bezienswaardige oude kerk en een imposante achttiende-eeuwse molen .

s' Avonds werden we vermaakt met overdrijvende hetelucht ballonnen in diverse kleuren en vormen , prachtig ! Heel origineel was ook de havenmeester die op een transportfiets met een slaggers mand voorop met vrolijke muziek over de steiger een avondronde maakte .

De dertigmerentocht wordt gevaren van maandag t.e.m. vrijdag en jawel we zijn alweer aan het laatste gedeelte van onze tocht toe van Langweer naar Drachten . Opvallend was het aantal bruggen dat we passerden en waar steeds een brugwachter met het bekende klompje naar buiten kwam . In de meeste gevallen bedroeg het bruggeld f 2.50 dus als je aan deze tocht begint moet je wel zorgen dat je voldoende munten aan boord hebt !!! Even dringt de gedachte zich op , had dit bruggeld wellicht bij het inschrijfgeld opgenomen kunnen worden ?.(noot van de redactie , bij de elfsteden-tocht is dit wel het geval) Maar toch maar niet doen zo'n brugwachter met z'n klompje heeft toch wel wat .

En ja zoals reeds gezegd dan zijn we weer terug in Drachten en ontvangt iedere deelnemer de dertigmerenplaquette 2000 .

s' Avonds werd de tocht afgesloten met een gezellige feestavond in een feestelijk versierde loods . Muziek , voordracht , dans , shantykoor , drankjes en hapjes jawel de stemming zat er direct in . De deelnemers aan de puzzeltocht zaten in spanning te wachten op de uitslag maar die kwam natuurlijk pas aan het einde van de avond .

En ja dan toch . Voor velen niet geheel onverwacht vielen de prijzen in handen van de Friese deelnemers die ter plekke ieder gebouw , boom en struik als geen ander kennen . Maar toch het scheelde maar weinig en aan hen de eer .

Het was weer een mooie tocht die wij voor de tweede maal voeren en ik moet zeggen ik heb waardering voor de organisatoren , knap werk !!!

Dit is dan het einde van deze tocht . Heen zijn we vanuit het zuiden over de IJssel via jawel Heerenveen gekomen , via de Randmeren voeren we terug . Het was mooi geweest .

Leida en Mart Bultman
m.s. RAKKER



*waarom staat onze penningmeester
peter v/d woude aan de schandpaal
klopt de begroting soms niet ????*

"Grijze vloot" de dupe van de hoge dieselprijs

Op het moment dat dit najaarsnummer van ons clubblad wordt samengesteld, is het (even ?) stil met het houden van blokkades door truckers, taxichauffeurs, boeren en rijsschoolhouders met als inzet een verlaging van de schrikbaar hoge brandstofprijzen.

Naar het zich laat aanzien zijn de truckers (ten dele) in hun opzet geslaagd en is de politiek druk in de weer iets aan de belasting en de prijzen te doen.

De watersporters denken dat er ook voor hun compensatie voor de hoge brandstofprijzen bij de overheid valt te halen. Volgens Gijs Beringen van de Stichting Aktie Pleziervaartuigen kunnen vooral de oudere watersporters, de "grijze vloot", door de dure diesel de boten nauwelijks meer drijvend houden.

De financiële nood onder de watersporters gaat terug naar begin 1993. Het kabinet besloot toen de goedkopere rode diesel voor de pleziervaart te verbieden. De watersporters moesten voortaan de tweemaal zo dure witte diesel gebruiken. Oneerlijk, vindt Beringen omdat in België en Engeland nog steeds op goedkope rode diesel mag worden gevaren.

De stichting gaat de strijd aan. Binnenkort krijgt minister Gerrit Zalm van financiën een brief waarin de stichting om snelle herinvoering van rode diesel vraagt. Beringen schermst met 120.000 handtekeningen van tegenstanders van de witte diesel. Blokkades door de pleziervaart sluit hij niet uit !!!

Beringer verwijt de gerenommeerde watersportorganisaties te weinig aandacht in de media te vragen voor de problemen met de huidige dieselprijs. "Dat doen we niet omdat de pleziervaart toch een ander belang heeft dan de transportsector" aldus Pieter de Vries van het Koninklijk Watersport Verbond. "Wij rekenen meer op het lobbywerk in de politiek"

Bovenstaand A.N.P. bericht van 23 september 2000 geeft je toch wel te denken, zeker de lauwe opmerking van de voorzitter van het K.N.W.V. zal bij de meeste watersporters in het verkeerde keelgat schieten. Dus dan toch maar letterlijk en figuurlijk met zijn allen gaan dwarsliggen in het Prinses Margrietkanaal en de grote rivieren ???

En wat het lobbywerk betreft wat dacht u van het roemruchte Europarlement. Daar bemoeien ze zich toch overal mee? De Euro wordt ons door de strot gedrukt omdat we in Europa zonodig overal èèn in willen zijn, de grenzen worden open gegooid, de afmetingen en kwalificaties van het condoom zijn in Europeesverband vast gelegd: dan is het doorvoeren van een (lage) brandstofprijs immers nog maar een fluitje van een cent !!!

-0-0-0-0-

Prinsjesdag.

Zoals bekend is op Prinsjesdag de begroting voor 2001 gepresenteerd en laat daarin totaal niet gesproken worden over een invoering van vaarbelasting !!! Goed nieuws toch zeker? Vooral als je weet dat er nog een ambtelijke nota in omloop is waarin alle voor en -nadelen van het invoeren van vaarbelasting duidelijk op de rij zijn gezet, met de nadruk op de mogelijke nadelen.

Invoering in 2001 zit er dus kennelijk niet in terwijl doorschuiving naar 2002 zeer onwaarschijnlijk wordt geacht. Dit is immers het laatste jaar van het huidige kabinet en met de verkiezing voor de deur, komt paars liever niet met een wetsontwerp dat nogal wat beroering met zich mee zal brengen. Dus geen bericht in de begroting is goed bericht !!!



Een berengoed idee ?

Stofmaskers, dragen zonder dat je bril beslaat ? , 3 M te Leiden levert een lichtgewicht (1045 gram) masker (model snuitje) met een ingebouwd ventiel zodat je bril niet beslaat . Het masker sluit door de speciale constructie beter op je gezicht aan . Info : 071 - 5450369 .

Warm - en koudwaterleidingen , Belship in Breukelen levert een quick-fit systeem voor water - leidingen bestaande uit flexibele leidingen en koppelstukken voor 15 en 22 mm. leidingen met een max. bedrijfstemperatuur van 65 ° Celsius . Info : 0346 - 265544 .

Ventilatoren , Gebruikmakend van zonlichtenergie levert Technautic te Wormerveer een ventilator die wordt gevoed door een accu die door het zonlicht wordt opgeladen en dan in staat is 24 uur in werking te zijn . De ventilator is leverbaar als type 2000 met een capaciteit van 22,7 kub.meter per uur en type 3000 met een capaciteit van 25,5 kub. Info 075 - 6474545 .

Hou je roer recht ! , Bij het manoeuvreren (zeker bij het achteruitvaren) is het prettig te weten in welke stand je roer staat . Natuurlijk zijn er allerlei handige stuurstandaanwijzers in de handel maar die werken haast allemaal met een sensor via een stroombron en een vaak moeilijk in te bouwen aflees instrument .

Davis Marine heeft een eenvoudig apparaatje in de handel gebracht dat simpel op je stuurwiel geplakt kan worden . Dank zij een centrale witte lijn en rode resp. groene bak- en stuurboord uitslagstreepjes op een trommel ,die per streepje een volle stuurwielomwenteling aangeven , is de stand van je roer over bak c.q. stuurboord direct af te lezen . Geen sensoren en electriciteit , maar gewoon gebruikmaken van de zwaartekracht , prijs ± f 60 ,-- Info 078 - 6194316 .

Nieuwe raamrubbers ? , Voordat de nieuwe raamrubbers er in gaan plak dan de sponning af met aluminium plakband , verf gaat verkrijgen en is dan een bron van roestvorming onder de rubbers .

Kogelkranen controleren , Kogelkranen zijn prettiger in gebruik dan schuifafsluiters , maar op het gebied van onderhoud kan je er weinig mee . Slijtage en of beschadiging van de kunststof waarin de kogel draait , betekent dat de kraan niet meer correct afsluit en dus vervanging van de kraan . Gaat de kraan stroef draaien dan kan een stootje Teflonspray uitkomst bieden . Gebruik nooit kruipolie met grafietpoeder dit werkt alleen maar corrosie in de hand .

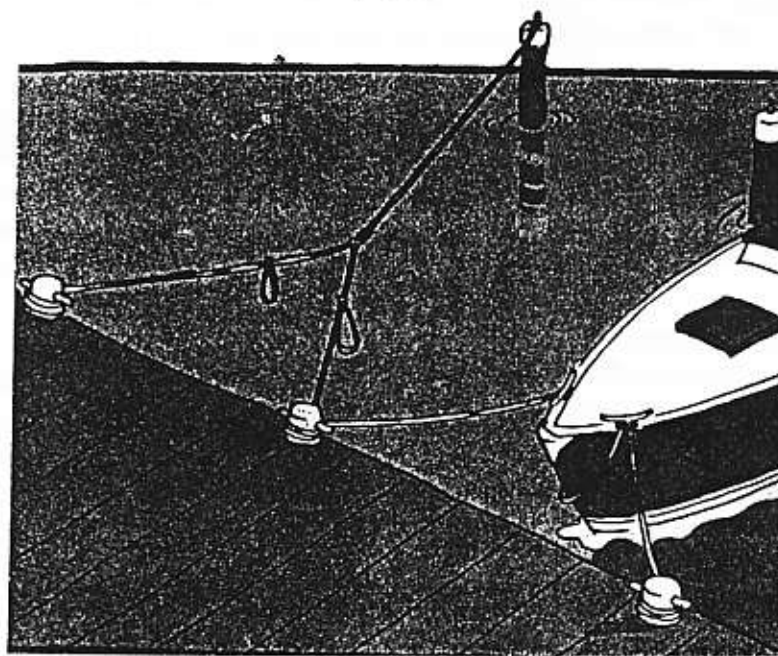
Huiddoorvoeringen vervangen , Als je van plan bent om afsluiters te vervangen monteer dan met weinig meer moeite nieuwe huiddoorvoeringen en slangtules . Ze zijn net zoals de meeste kranen van messing en kunnen door corrosie muurvast zitten . Wegslijpen met de Flex is het enige middel pas wel op voor wegspringende vonken , het zal niet de eerste keer zijn dat er brand ontstaat !!! Bij veel stalen schepen bestaan de doorvoeren uit standpijpen van dikwandig staal die op de huid zijn gelast . Na 10 á 20 jaar kunnen die van binnen uit doorroesten . Natuurlijk kunnen er na het wegslijpen weer nieuwe pijpen opgelast worden , eenvoudiger is om bronzen huiddoorvoeren te monteren en aan de binnenzijde een afsluiter te plaatsen .

Lekvrij monteren van een doorvoering, Om verzekerd te zijn van een goede montage, is het zaak om de flexibel blijvende kit niet tussen de flens van de doorvoering weg te persen. Draai de contra-moer aan de binnenzijde van de romp dus niet te strak aan. En gebruik niet een willekeurig goedkope siliconenkit uit de supermarkt maar een waterbestendige synthetische rubberkit, bijv. van Saba of Sikaflex. Die kit laat je na montage enige dagen uitharden om daarna de overtollige resten weg te snijden. Monteer een nieuwe afsluiter direct na het aanbrengen van de doorvoering, de kans op lek is dan zo klein mogelijk.

Kitopslag, Iedereen bewaart thuis wel één of meerdere aangebroken spuitkokers met kit. Meestal is het zo dat de aangebroken kit na een half jaar onbruikbaar is doordat het restant is uitgehard. Bewaar deze kokers eens in een goed afgesloten bus met onderin een kunststof bakje met calcium-chloride (chloorcalcium)

Als je na gebruik van de kit het deksel van de bus goed sluit - aftapen met breed plakband is vaak afdoende - gaat de aangebroken kit vele jaren mee en wordt er nagenoeg geen chloorcalcium verbruikt. Er zijn gevallen bekend dat op deze wijze bewaren, de kit na 10 á 15 jaar nog uitstekend bruikbaar was. Hooguit dat in de spuitmond de kit over een lengte van ca. 1 cm. is uitgehard. Calciumchloride is heel erg hygroscopisch (vochtabsorberend) en is te koop in navulverpakking voor de bekende vochtvreter bijvoorbeeld van Bison.

Solo afmeren met de kop op de steiger, gelezen in de Waterkampioen, een ingenieuze manier om probleemloos met de kop op de steiger binnen te lopen, vooral voor solisten een pracht van een oplossing. Er is een lijn gespannen in de vorm van een Y. De korte poten bestaan uit één lijn en zitten vast aan bolders op de steiger, dit worden de landvasten aan je boot. Op de plaats waar deze op de scheepsbolders worden belegd zit een lus ingesplitst. Tussen de twee lussen, precies in het midden is de lange poot van de Y vastgemaakt. Deze lijn is zolang dat die bij het wegvaren om de meerpaal wordt geslagen. Bij het binnenkomen neem je de lijn en trek je het schip naar binnen. Met de lijn kan je nog wat manoevreren naar stuur- of bakboord om je schip recht in het midden van de box te houden. Bij de korte pootjes van de Y aangekomen leg je de lussen om de bolders en je boot ligt feilloos afgemeerd. Het lange eind schiet je op en wordt aan boord opgeborgen.



Waterpolitie, de P23

Veilig varen!

Voorjaar 1999. Het is de gehele dag druilerig weer geweest. Echt een regentje voor de gehele dag. Maar goed, om 17.00 uur zit de dienst er op en ook de helft van de weekend dienst. Het is zaterdagavond en de piket-sematoon zal naar verwachting niet afgaan. Immers de meeste schippers houden weekend en gelet op het weer, zullen de watersporters ook wel ergens in de jachthaven liggen, gezellig sterke verhalen vertellen onder het genot van een pilsje. Het is ongeveer middernacht. De volgende morgen om acht uur weer dienst, dus naar bed.

Net 15 minuten onder de wol, en ja hoor, de sematoon gaat af. Meldkamer Driebergen bellen. De collega in Driebergen geeft door dat er op de rivier de Waal een jacht vaart tussen de brug van Ewijk en Nijmegen. Het jacht zou zonder licht varen en enkele beroepsschippers hebben geprobeerd contact met het jacht te krijgen met behulp van een schijnwerper. Echter zonder resultaat. Er was zelfs een melding van een schipper dat het jachtje recht voor de kop van zijn schip voer en moest uitwijken. Na de melding te hebben angehooord werd besloten 2 andere collega's te bellen en aan boord te gaan van de P 23 te Nijmegen en het jachtje op te sporen om verdere ongevallen te voorkomen. Omstreeks 00.45 uur de motoren gestart en de rivier op.

Terwijl we stroomafwaarts voeren, een roepje gedaan op kanaal 10 van de marifoon of er schippers waren die een onverlicht jachtje hadden zien varen. Een schipper van een Duits duwstel meldde zich. Hij had het bootje stroomopwaarts gezien tussen Druten en Ewijk. Ook de schipper van een leeg motorschip meldde zich en deelde ons mede dat hij moest uitwijken omdat het jachtje ongeveer in het midden van de rivier onverlicht voer en ook regelmatig van koers veranderde. Wij hadden voor onszelf al uitgemaakt dat de schipper van het jachtje er niet zonder proces-verbaal vanaf zou komen. Zonder licht varen, niet uitwijken voor de beroepsvaart en ook nog terwijl wij heerlijk thuis waren. Dat kon niet missen.

Tussen Ewijk en Nijmegen zagen wij op onze radar inderdaad een kleine ondefinieerbare echo. De overige scheepvaart werd door ons gewaarschuwd en in de lichtbundel van onze schijnwerper zagen we op een afstand van circa 50 meter uit de oever een klein motorjachtje varen. Geen navigatieverlichting. In de stuurhut brandde een olielampje. De schipper werd aangeropen en gevraagd om langs zij de politieboot te komen. Dit lukte op geen enkele wijze. Dus dan maar langs zij het jachtje te manoeuvreren en proberen aan boord te komen. Aan boord van het jachtje werd slechts Eén man aangetroffen. Hij had een wegenatlas opengeslagen op de tafel in de kajuit liggen. De atlas werd beschenen door het licht van de olielamp. Aan de achterzijde van het 5 meter lange jachtje pruttelde een 10 pk buitenboordmotor. De jerrycan met reservebenzine stond in de stuurhut. Eerst even vastgesteld of de schipper alcohol had gedronken. Dat viel gelukkig mee. Het jachtje werd langs de p23 vastgemaakt en de schipper werd aan boord uitgenodigd om het een en ander uit te leggen. Zijn persoonlijke gegevens werden genoteerd alsmede de gegevens van het jachtje. Wij vroegen uiteraard waar hij vandaan kwam met het scheepje. Het bleek dat hij uit Friesland kwam, het bootje pas had gekocht en onderweg was naar zuid-Frankrijk! Nieuwsgierig als wij waren, vroegen we hem of hij soms via de randmeren was gevaren, gelet op de plaats waar wij hem hadden aangetroffen. Nee, de schipper verklaarde dat hij s' morgens uit Arnhem was vertrokken! Hij vond wel, dat het lang duurde voordat hij de sluis van het Maas-Waalkanaal had gevonden. Hij vond ook dat het nogal druk was op de Maas. Hij had niet gedacht dat er nog zoveel grote duwstellen op de Maas voeren! Wij konden onze oren niet geloven en onze monden vielen open van verbazing. Hadden we te doen met iemand die geestelijk gestoord was of een analfabeet of met iemand die voor de eerste keer op het water

voer. We hielden het maar op het laatste. De man was in eerste instantie nog moeilijk te overtuigen dat hij niet op de Maas voer en dat hij in Arnhem de verkeerde kant was opgevaren. Hij had stroomopwaarts richting Lobith moeten varen en bij de Pannerdense Kop stroomafwaarts richting Nijmegen en daar had moeten schutten bij de sluis van Weurt! Ook over het niet voeren van de verlichting deed de man nogal laconiek. Hij had nog wel gekeken of de navigatielichten brandde. Toen bleek dat er geen verlichting op het jachtje zat, was hij in de veronderstelling dat het dan ook niet was voorgeschreven!

Na het geheel te hebben aangehoord en de schipper werd medegedeeld dat hij in ieder geval een bekeuring kreeg voor het niet voeren van de verlichting, werd besloten het jachtje mee te nemen naar de sluis te Weurt en het daar af te meren. Tijdens de vaart werd de man nog geadviseerd om de volgende dag behoorlijke waterkaarten te kopen, reglementen aan boord te nemen en deze ook eens te bestuderen. Wij hadden er een zwaar hoofd in of deze man met zijn bootje met een 10 pk buitenboordmotor en zijn nautische kennis ooit in zuid-Frankrijk zou aankomen! Nadat we het bootje hadden afgemeerd en de schipper op zijn hart hadden gedrukt beslist niet meer in het donker te varen, namen we afscheid van de man met de woorden: er zijn ook nog vaarbewijscursussen. Is dat misschien iets voor u?"

Wat u zojuist gelezen heeft, is werkelijk gebeurd! Wij komen regelmatig zaken tegen waarbij je je afvraagt, wanneer word het vaarbewijs nu eens verplicht? Dit voorval is gelukkig een uitzondering. Er zijn beslist jachtenschippers waarvan je merkt dat ze het reglement kennen en uit de buurt van de beroepsvaart blijven. Ook s' nachts varen op een grote rivier laten ze over aan de beroepsvaart. Ik wens u een behouden vaart en mocht u vragen hebben aan de waterpolitie? U kunt het KLPD-waterpolitie altijd bereiken via het landelijk telefoonnummer 0343-535355.

Fred Bootsma
Waterpolitie Nijmegen.
f.bootsma@hecnet.nl



(0 3 4 3)

53 53 55

Waterpolitie

ALTIJD BEREIKBAAR

Regionaal Nieuws

Groningen : Er wordt een vaarverbinding gemaakt over het B.L. Tijdenskanaal tussen Rhederbrug en de Westerwoldse Aa in Nieuweschans . De Rhederbrug moet worden verhoogd en vijf andere bruggen moeten (weer) beweegbaar worden gemaakt , met of zonder zelfbediening . Er ontstaat op deze wijze een rondvaartmogelijkheid in Oost-Groningen.

Een nieuwe vaarverbinding komt tussen Oosterhornhaven en Termunterzijldiep alsmede een automatisering van brug - en sluisbediening in het Reitdiep .

Het haventerrein van Musselkanaal wordt opgeknapt , het aantal ligplaatsen wordt uitgebreid tot 55 en er komen de noodzakelijke walvoorzieningen zoals water , stroom en sanitair .

De visafslag Lauwersoog heeft uitbreidingsplannen , voor de recreatievaart betekent dit dat aan de zuid-westkant een nieuwe steiger komt met sanitaire voorzieningen . Er zal vooraf goed overleg moeten plaatsvinden tussen beroepsvaart en recreatievaart opdat er niet in elkaars "vaar" water wordt gezeten .

Wie Groningen als vaarprovincie wil ontdekken is er een videoband in de handel "Varen door Groningen" , kosten f 37,50 incl. verzendkosten , info bij René Wessels te Hoogland tel. 033 - 4807537 .

Friesland : Er komen wachtplaatsen bij de brug in Oldetrijne en bij de brug in Oldelamer in de Jonkersvaart . De bocht in de aansluiting van de Jelteloot op het Prinses Margriet kanaal alsmede de kruising Prinses Margrietkanaal en de Jelteloot worden verruimd .

De Kromme Ee en de Bonke , tussen het recreatiegebied de Groene Ster en de Dokkumer Ee zijn uitgediepd en zijn drie bruggen opgehoogd tot 3 meter doorvaarhoogte .

Een wachtvoorziening in de buitenhaven van Stavoren zal worden aangelegd . Het verder realiseren van de vaarverbinding tussen Grouw en Leeuwarden komt in zicht . Er komen wachtplaatsen voor de staandemastroute bij de beweegbare bruggen in het Van Harinxmakanaal .

Aan de wijde Ee tussen Grouw en Eernewoud is een eiland van 7 hectare als afmeerplek voor zo'n vijftig boten in gebruik genomen . De situering is dusdanig dat bij alle windrichtingen een beschut plekje gevonden kan worden .

Vanaf 1 maart worden op het druk bevaren Prinses Margrietkanaal schepen tot 110 meter toegelaten (was 105 meter) en mag de beroepsvaart 12.5 km/h varen . Er worden bij de Houkesloot en het Pikmeer waarschuwingborden geplaatst , ook zal er streng worden gecontroleerd , er wordt reeds bekeurd bij een snelheidsovertreding van een halve kilometer . ' Aan het eind van het jaar vindt een evaluatiegesprek plaats .

Overijssel : De Oude Buitenhaven in de stad Kampen zal worden uitgegraven en er komen afmeer voorzieningen waardoor het centrum voor de pleziervaart aantrekkelijker wordt .

Sinds kort kunnen grote kruisers en zeiljachten 24 uur per dag gebruik maken van de Roggebotsluis en -brug nabij Kampen . De sluis , die gelegen is tussen het Vossemeer en het Drontermeer , kent al jaren een zelfbedieningsysteem . De brug wordt sinds augustus in de avond en nacht op afstand bediend vanaf de Houtribsluizen bij Lelystad .

Met het realiseren van een passantenhaven in de haven de Beer in Hasselt wordt een start gemaakt .

Drente : Renovatie van de Meppelersluis .

In de drie noordelijke provincies **Groningen , Friesland en Drente** , komt een subsidieregeling voor het inbouwen van vuilwatertanks in recreatieschepen . De subsidie zal f 300,- per tank bedragen .

Flevoland : Het op afstand bedienen van de Kadoelenbrug .Bij het gemaal Lovink komt een sluis als ontbrekende schakel tussen de Larservaart en het Veluwemeer . Bij Harderwijk gaat men een aquaduct (aquaduct Veluwemeer) bouwen .

Noord - Holland, er komen 150 aanlegplaatsen tussen Alkmaar en Kolhorn .

Het Alkmaardermeer en Uitgeestermeer worden uitgebaggerd .

Aan het Spaarne te Haarlem komen aan de Turfmarkt tussen de Langebrug en de Melkbrug nieuwe ligplaatsen aan een vaste steiger van 100 meter met twee stroomkasten .

Ten zuiden van Catherijnebrug komt een drijvende steiger van 80 meter ook met twee stroomkasten

Aan de Molenplas aan de zuidkant van Haarlem , komt een passanten een drijvendeaanlegplaats .

Zuid - Holland, Leiden wil aantrekkelijker worden voor de recreatievaart , de doorvaarhoogte van de Rijnsburgerbrug wordt op 1,75 meter gebracht als onderdeel van een project om het stads - centrum via een noordelijke aanvaarroute vanuit de Kagerplassen weer bereikbaar te maken . Op langer termijn komt er ook een oost - westroute met een doorvaarhoogte van 1,75 meter door het centrum van de stad .(Jammer van de toch wel erg lage doorvaart)

Om de voorzieningen voor de passanten te verbeteren is bij de passantenhaven aan de Zijlpoort een café - restaurant geopend en wordt het aantal ligplaatsen met 40 uitgebreid .

Noord - Brabant, In Helmond komen passanten steigers .

Om Geertruidenberg bereikbaar te houden wordt een brug over de Donge verhoogd .

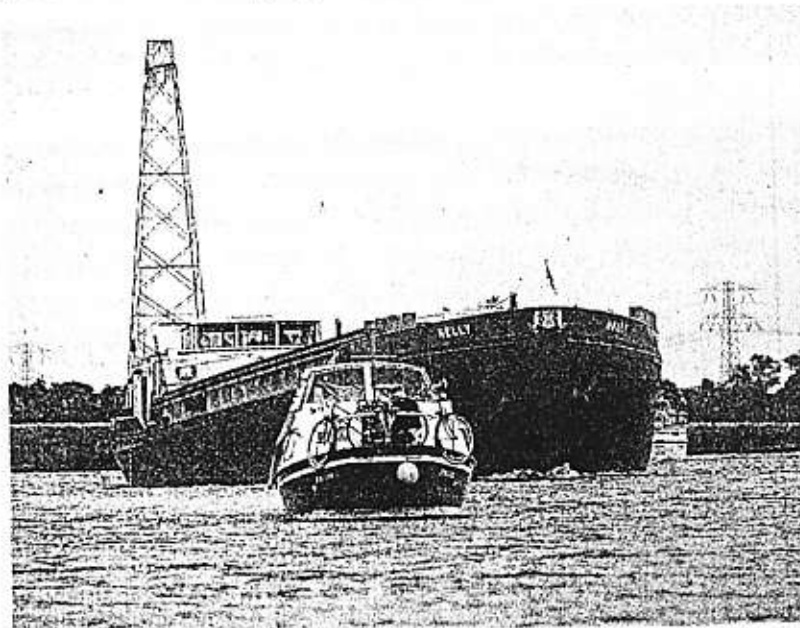
In Hilvarenbeek komt in Biest - Houthakker een passantenhaven .

Limburg, in het Bassin in het centrum van Maastricht komt een passantenhaven en wordt een historische vaarroute gerealiseerd binnendoor naar de Zuid-Willemsvaart in Vlaanderen .

Zeeland, Het Natuur - en Receptieschap De Grevelingen gaat zowel bij de gemeente Ossensisse als in de haven van Bommene de vijftig ligplaatsen voor passanten aanleggen .

De exploitant van de jachthaven Aqua Delta bij Bruinisse heeft plannen klaar om de bestaande haven van zeshonderd ligplaatsen , met achthonderd plaatsen uit te breiden .

De jachthaven Port Zélande te Ouddorp is met 71 vaste ligplaatsen voor schepen van 12,5 en 13,5 meter uitgebreid Er komt een tweede brug bij de Zandkreeksluis bij het plaatsje Kats .



*Prinses Margrietkanaal , vrachtvaarder van 110 mtr. - snelheid 12.5 km - ,
loopt Doerak 650 - snelheid ± 9 km.- voorbij
Doerakschipper, meer naar stuurboordwal kan
geen kwaad en kijk regelmatig achterom !!!!*

Sint Nicolaas

We weten allemaal dat de goed heiligman per stoomboot in de maand december naar ons land komt en nu het binnenkort weer zover is lijkt het ons leuk enige aandacht aan dit eeuwenoude volksfeest te besteden . Per slot van rekening is de Sint ergens dus ook een bootjesmens .

Hoe snoepgoed en Sinterklaas ooit met elkaar in contact zijn gekomen is niet helemaal duidelijk . Waarschijnlijk heeft het te maken met de legende dat de oude man stoute kinderen straft met een handje zout en de lieve kinderen beloont met wat lekkers .

De mythe rondom St. Nicolaas is overigens wel gebaseerd op feiten want de Goedheiligman heeft echt bestaan . Hij leefde in de vierde eeuw na christus in Myra , een plaats bij het huidige Finike in Turkije .

Hij was daar bisschop en had de reputatie vrijgevig en mensvriendelijk te zijn .Die beide eigenschappen gaven weer aanleiding voor verhalen over de wonderen die hij zou hebben verricht . Zo zou hij drie kinderen tot leven hebben gebracht die al door de slager gepekeld waren om voor consumptie te worden verwerkt .En wat dacht u van verhaal van de drie arme zusjes waarvan de vader geen geld had voor hun bruidschat . Ze werden gedwongen in de prostitutie de centjes bij elkaar te verdienen . De goede Sint gooide drie avonden achtereen zakjes met goud achter de deur en de vader was daarmee uit de zorgen , zijn dochters konden dus toch nog eerzaam het huwelijk in. Het schijnt dat er oude afbeeldingen bestaan waarop Sint Nicolaas is afgebeeld met drie goudkleurige bollen in zijn hand .Kortom aanleiding genoeg om uitgeroepen te worden tot patroonheilige van Rusland , Griekenland , de stad Amsterdam , zeelieden , ongetrouwde meisjes kooplieden en niet te vergeten het dievengilde .

Wat het snoepgoed in de Sinterklaastijd betreft zijn er twee soorten die bij jong en oud erg geliefd te weten speculaas en marsepein en daar gaan we wat nader op in .

Speculaas werd ooit beschouwd als een overblijfsel van het heidense gebruik om broden aan de Germaanse god Wodan te offeren .

Waarom heet speculaas speculaas ? De naam is afgeleid van het latijnse woord speculum dat spiegel betekent .Bij het bereiden van de lekkernij werd en wordt vaak een houten plank gebruikt, waarin een afbeelding is gesneden . Door het speculaasdeeg in deze vorm te drukken ontstaat op het deeg een afbeelding die gelijk is aan die van de plank , maar dan in spiegelbeeld .

Vaak zijn op dergelijke planken prenten met een symbolische betekenis te zien , zoals het zonnen rad dat herinnert aan het Germaanse zonnenwende-feest en het hart dat eeb teken van liefde is . De speculaaspop of het speculaashart kon vroeger worden gezien als een smakelijke cupido . Zo rond Sinterklaastijd liet een jongeman vaak bij zijn (geheime) geliefde zo'n lekkernij bezorgen en dat kon worden gezien als een huwelijksaanzoek . Vandaar dat een speculaaspop ook wel "vrijer" werd genoemd .Er zijn overigens meer lekkernijen die te maken hebben met een voorgenomen verloving of huwelijk , daarbij moet worden gedacht aan het suikerhart ,de chocoladeletter en de banketletter .

Tegenwoordig strooit Zwarte Piet voor de "zoete" kinderen pepernoten - vroeger echter werd die activiteit gezien als een manier om het huwelijk vruchtbaarheid toe te wensen .

In het gekruide lekkers zijn zogenaamde speculaaskruiden verwerkt zoals gemberpoeder , kaneel , cardamon , kruidnagel , foelie en koreander .

Heeft u inmiddels trek gekregen in een speculaasje ? Ga ze zelf bakken en misschien heeft u nog ergens een speculaasplank of bezit u vanuit oma's tijd nog vormpjes en of stekertjes .

Speculaasrecept

150 gram boter , 125 gram lichtbruine basterdsuiker , 1 theelepel zout , 10 gram speculaaskruiden (2 afgestroken eetlepels), 200 gram zelfrijzend bakmeel , 1 eetlepel melk en 50 gram geschaafde amandelen .

Klop de boter met de suiker , het zout en de melk tot een romig geheel . Meng het bakmeel met de speculaaskruiden en roer dit door het botermengsel .Kneed de massa tot een stevig deeg en laat het minstens 1 uur staan .Rol het deeg daarna uit tot een lap van ongeveer 1 cm. dik . Steek uit die lap figuurtjes met behulp van vormpjes of stekertjes , gebruik eventueel de speculaasplank of vorm met de hand een eigen ontwerp . Leg de koekjes op een beboterd bakblik en bestrooi ze met de amandelsnippers .

Verwarm de oven voor op 210 graden Celcius (stand 5) en bak de koekjes in 20 minuten .

Marsepein bestaat in feite uit niet meer dan amandelen , eiwit , suiker en water en is voor de zoetkauter haast onweerstaanbaar .

Volgens de overleveringen is het ooit in Duitsland ontstaan tijdens een hongersnood . In 1407 was heel Duitsland in de greep van de honger , in Lübeck hadden ze alleen nog maar een grote voorraad noten en suiker . Een gemeenteraadslid bedacht dat het misschien wel goed was om daar iets van te maken als vervanging van brood .

Na enig experimenteren ontstond een eetbare substantie die op de feestdag van Sint Martinus werd uitgedeeld .Het kreeg dan ook de naam Panis Martini (brood van Martinus) .

Later is dat verhaspeld tot martipane en in Nederland hebben we er marsepein van gemaakt .

De echte Lübecker marsepein wordt nog steeds verkocht in de vorm van - miniatuur - broodjes verpakt in goud papier .

De lekkernij is door zijn compacte samenstelling bijzonder goed geschikt om er mee te boetseren en er allerlei vormen en figuurtjes van te maken , beschouw het maar als een soort boetseerlei !

Overbekend is natuurlijk het roze biggetje , maar er zijn ook vele andere , waaronder ondeugende afbeeldingen geproduceerd . Sinterklaastijd is surprietijd en dan mag veel , zoniet alles !

Mocht u eens in de buurt van Medemblik komen , ga dan eens langs het Bakkerijmuseum " De oude bakkerij " . U kunt daar een complete collectie van speculaas- en marsepeinvormen aantreffen , maar eerst zelf aan de slag !

Marsepeinrecept

150 gram gekookte - gepelde amandelen -, halve theelepel water (bij voorkeur oranjebloesem - of laurierkerswater) , 1 eiwit , en 300 gram gezeefde poedersuiker .

Maal de amandelen met een blender fijn . Meng ze vervolgens met de poedersuiker , het water en het eiwit . Maal de massa daarna nogmaals fijn . U heeft dan een vrijwel kleurloze marsepein , voor de variatie kunt u kleine partijtjes aanmengen met een kleurstof . Maak vervolgens de gewenste figuren ,u kunt daarbij natuurlijk ook vormpjes gebruiken Het kan voor u en uw (klein) kinderen een waar creatief feest worden , zorg echter voor schone handen , marsepein ziet er snel goor uit en bacterievrij werken is ook mooi meegenomen !!!

Laat de werkstukjes een nacht drogen

Voor de samenstelling van bovenstaand artikel zijn delen gebruikt uit een publikatie van de Leeuwarder Courant

Aktiviteiten Agenda 2001

Op dit moment is er nog maar weinig nieuws te melden betreffende activiteiten in jaar 2001 .

3 t.e.m. 7 februari ,Leeuwarden - Boot Holland

Boot Holland is weer de eerste watersportbeurs voor het begin van het nieuwe vaarseizoen en waar je eigenlijk niet kunt wegblijven . De beurs biedt een mooie gelegenheid om de noodzakelijke aanvullingen voor of aan je boot c.q. inventaris op je gemak uit te zoeken .De beurs is niet zo massaal als de Hiswa en is daardoor gemakkelijk in een dag te doen .

De beurs staat vooral bekend om zijn gerichtheid op de (stalen) motorboot en accessoires . De beurs wordt gehouden in het Friesch Expo Centrum FEC , Heliconweg 56 , 8914 AT te Leeuwarden , tel, 058 - 2941500 .

25 maart -ledenvergadering te Maarsbergen

Met deze vergadering wordt het vaarseizoen 2001 geopend , de datum is nog onder voorbehoud en zal tijdens de najaarsvergadering 2000 officieel bekend gemaakt worden .

2 t.e.m. 3 juni - Pinkstertochten

Wij hopen tijdens de najaarsvergadering u nader te informeren in welke regio 's en door wie er Pinkstertochten georganiseerd zullen worden.

In dit verband is het nuttig onderstaand bericht van de familie Hoefs op te nemen .

Regiobijeenkomst Loosdrechtse en Vinkeveense plassen en omgeving ?

Bij het teruglezen van oude clubbladen viel mijn oog op een ingezonden brief van de heer Peet Suur (P.C. Surendonk red.) , dit was in het februarinummer van 1999 . Na het lezen van deze brief moest ik Peet volkomen gelijk geven , ik ging daar eens over nadenken .

Als ik zo de ledenlijst eens doorkijk valt me op , dat er zoveel leden met hun Doerak aan de Vechtplassen en omgeving liggen . In Loosdrecht en Breukelen liggen er 19 , Vinkeveen 5 , Kortenhoef 2 en in Nederhorst den Berg en Vreeland elk 1 .

Zou het nu niet eens leuk zijn om in het voorjaar op de eerste Pinksterdag of een andere zondag gezamenlijk een gezellige vaartocht te maken , bijvoorbeeld naar de Wijde Blik of Fort Hinderham . Diegene die belangstelling hebben voor zo'n regiotocht of ideeën voor een andere activiteit op één dag , willen die dan contact opnemen met Jan Hoefs , Kanaalstraat 223 , Utrecht . 3531 CH bel 030 - 2941888 of email [jmhoefs @ wxs.nl](mailto:jmhoefs@wxs.nl)

Advies van de redactie : plak de tweede Pinksterdag en voorliggende zaterdag er aan vast en Jan je bent bezig een grandioze Pinkstertocht aan het organiseren !!!

VRAAG EN AANBOD

Gevraagd :

Een in goede staat verkerende kuitpen voor een Doerak 78 . Een marifoonantenne , r.v.s. flexibele uitvoering .

A. Broersma , tel. 0570 - 644240

Gevraagd :

Twee originele Doerak plafondlampjes rond model met chroom rand en "ribbel"glas

R.H.J. Scholts , tel .024 - 6422988 , fax , 024 - 3483283 , E - mail , ruby scholts .@
12 move. nl

Te koop

Voor een Doerak 950 AK , een vrijwel nieuwe vaste kuitpent (3 seizoenen gebruikt) met beugels , doorvaarhoogte met klapbeugel 2,40 m. ,prijs n.o.t.k.
een brede en smalle stuurstoel (Telstar) , in goede staat , prijs f 40 ,-- per stuk
een fietsenrek (twee fietsen) voor montage op zwemtrap , prijs f 25 ,--

S. Schregardus , tel , 0299 - 681531 G.S.M. 065 194 110 -04

Te koop

Koppakking (voor D.T.N. 50 pk motor , koperen schroef voor Doerak 850 AK , bijzetafeltje , twee wielig karretje (zware uitvoering) , dynamo K1 - 14 V. 35 amp 20 (made in Germany) , dricarmig vast anker , een stel landvastveren , sloten voor deurtjes , waterpompje , ruitenwischerarmen , complete ruitenwischer (nieuw in doos) . Deze artikelen en nog wat kleine dingetjes zullen als kofferbak verkoop tijdens de najaarververgadering worden aangeboden

M.A. Stijger , tel., 023 - 5252846

Te koop

Voor Doerak 780 AK , een wintertent over het gehele schip met kluisgaten , voor overwinteren te water . Vraagprijs : f 450 --

P. Nijhuis , tel , 0348 - 451803



*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