

MRT02



DOERAK CLUB

MULTICOPY

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

DRUKWERK & PRINTEN

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

KOPIËREN

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

GRAFISCH ONTWERP

- Ontwerp • Opmaak • Scannen

AFWERKING

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

MAILING SERVICE

- Direct Mail

DIGITALE DIENSTEN

- MultiCopy Online • Internet • CD-Service
- Bestandsbeheer

Maart 2002
28e Jaargang No. 1

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

| | |
|---------------------------|-----------------|
| Vacant | Voorzitter |
| Rien Wienk | Vice-voorzitter |
| | Redacteur |
| | Clubblad |
| H.S.M. (Harry) Happel | Secretaris |
| P.L. (Peter) v.d. Woude | Penningmeester |
| T.G. (Thea) Severin-Meurs | |
| J.C.G.M. (Jan) Pennings | |
| H.M. (Martin) Wolters | |

Website: www.doerakclub.myweb.nl

Secretariaat
H.S.M. Happel
W.de Zwijgerlaan 18
2082 BC Santpoort Zuid
Tel. 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 september 2002
Het volgende nummer verschijnt
begin november 2002

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, Nieuwstraat 30,
Heerenveen.

Van de (vice)voorzitter.

In het verleden was het een goed gebruik dat de voorzitter in ons clubblad een woordje vooraf tot de donateurs en leden richtte. Zoals u uit het verslag van de najaar 2001 ledenvergadering hebt kunnen opmaken heeft de heer Jan de Visser gemeend zijn (ad interim) voorzitterschap, op een voor ons allen toch wel abrupte wijze, te moeten neerleggen. Wij zullen dit besluit dienen te respecteren hoewel wij hiermede in de positie zijn gekomen van een vereniging zonder voorzitter.

Volgens onze statuten wordt een voorzitter door de ledenvergadering gekozen. Tijdens de najaars - vergadering kon echter nog geen nieuwe voorzitter kandidaat gesteld worden. Wel weten wij dat het nieuw verkozen bestuurslid, de heer Wolters, wellicht in de toekomst bereid is om als voorzitter te gaan functioneren maar dat hij zich eerst enige tijd binnen het bestuur wil oriënteren.

U zult het dus tijdelijk met ondergetekende als vice voorzitter moeten doen, ik verzoek bij voorbaat om uw aller steun !!! Daarnaast zijn we druk bezig onze bestuurssamenstelling weer op sterkte te brengen en zo mogelijk te verjongen.

Het is een goede zaak dat wij mevrouw Greet Bakker bereid hebben gevonden zich als bestuurslid kandidaat te laten stellen. Overigens, weet u nog geschikte kandidaten of bent u zelf bereid zitting te nemen in ons bestuur? Neem dan contact met ons op.

We zijn ook op zoek naar kandidaat leden voor onze lustrumcommissie en de op te starten technische commissie. Belangstelling? Laat het even horen.

Inmiddels schieten we al aardig op in de richting van het nieuwe vaarseizoen. De voorjaars watersportbeurzen zijn weer achter de rug en we hebben ons weer kunnen voorzien van de vele (on) nuttige speeltjes voor onze boot. Velen van u zijn druk bezig met het vaarklaar maken van hun troeteldier de Doerak en maken plannen om dit jaar weer met hun bemanning en eventueel met andere clubgenoten te gaan genieten van de fijne hobby de watersport.

Een aantal droevige en nare ervaringen in mijn omgeving hebben mij weer eens geleerd dankbaar te zijn met de goede dingen die je samen kunt beleven. Geniet er dan ook van en als het weer niet altijd naar de zin is denk dan aan het gezegde "Carpe Diem" en tel je zegeningen!!!

Ik hoop en verwacht dat we een prettige vergadering zullen ingaan en ik wens u een gezond en zonnig vaarseizoen 2002 toe.

Rien Wienk, vice voorzitter.

LEDENVERGADERING Zondag 14 april 2002 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 14 april 2002 in

Motel Maarsbergen te Maarsbergen.

Telefoon: 0343-431341, fax: 0343-431379

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

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

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

Op een tafel in de zaal bij de ingang liggen presentielijsten. Eén handtekening graag! Op een tafel bij de ingang vindt u kopjes en kannen met koffie of thee waar 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 25 november 2001.
4. Ingekomen post.
5. Jaarverslag van de Secretaris.
6. Financieel verslag 2001, verklaring van de Kascontrolecommissie.
7. Lustrumviering 2003.
8. Technische Commissie.
9. Bestuursverkiezing.
10. Activiteiten 2002.
11. Rondvraag.

PAUZE

Presentatie.

12. Sluiting.

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

Ad 4. Het bestuur heeft met leedwezen kennis genomen van het overlijden van ons lid Ary Broersma en van Jelly van der Woude-van der Weide, echtgenote van onze penningmeester. Het bestuur dankt de leden en donateurs die t.g.v. de jaarwisseling hun beste wensen deden toekomen.

Ad 5. Jaarverslag 2001

Op 1 januari 2001 telde de Doerakclub 259 leden en 13 donateurs. Gedurende 2001 werden er 43 nieuwe leden ingeschreven en 1 donateur werd lid.. Twee leden en 2 donateurs kwamen te overlijden. 24 leden zegden op en 5 leden en werden per 1 januari 2002 uit het bestand verwijderd omdat zij, ook na herhaald rappèl, de contributie voor 2001 nog niet hadden voldaan.

Per 1 januari 2002 telde de vereniging 272 leden en 10 donateurs.

De Algemene Ledenvergaderingen werden gehouden op zondag 18 maart en zondag 25 november in Motel Maarsbergen. De voorjaarsvergadering werd bijgewoond door 47 en de najaarsvergadering door 49 leden en hun bemanningen. Tijdens de voorjaarsvergadering werd Jan de Visser herkozen als Voorzitter a.i. Arhato Roskam trad af als lid van het bestuur. Het bestuur kwam vier maal in vergadering bijeen.

Tijdens de najaarsvergadering kregen de fam. Wolters, Verschure en Hoefs de medaille uitgereikt die zij verdiend hadden met het organiseren van een Pinkstertocht in 2001 en een Regio-tocht.

De wisselbeker werd dit jaar toegekend aan dhr. Peter Surendonk voor zijn bijdragen voor het clubblad en zijn actieve deelnemen aan de Algemene Ledenvergaderingen.

Tijdens de vergadering werd bekend gemaakt dat de heren Jan de Visser en Ruby Scholts tussentijds hun functie van Voorzitter a.i. en lid van het bestuur hadden neergelegd. Dhr. Martin Wolters werd gekozen als lid van het bestuur.

Het afgelopen jaar werden er twee Pinkstertochten gehouden, in Vollenhove en in de Brabantse Biesbosch. Zij troffen het niet met het weer, veel wind en regen.

Op 19 en 20 mei namen 6 Doerakken deel aan de Regio-tocht in Loosdrecht. Zij konden zich verheugen in mooi zomer weer.

Het clubblad verscheen tweemaal, alsmede een nieuwe ledenlijst.

Dank zij de mooie tweede helft van de zomer kan de Vereniging terug zien op een goed vaarjaar.

Ad 6. Zie volgende pagina.

Ad 7. Voor volgend jaar staat er weer een lustrumviering op het programma. De Lustrumcommissie wordt voorlopig gevormd door de bestuursleden Martin Wolters en Thea Severin en het lid Loes Buiskool, uitbreiding is wenselijk

Ad 6. EXPLOITATIETREKENING

| Nr. Omschrijving | Opbrengsten | Uitgaven |
|---|-------------|-----------------|
| 1. Rente Girorekening | 8,15 | |
| 2. Rente plusrekening | 106,06 | |
| 3. Rente kapitaalrekening | 377,78 | |
| 4. Rente termijndeposito | 1.237,50 | |
| 5. Advertenties in clubblad | 1.549,99 | |
| 6. Contributies van leden en donateurs 2000 | 36,00 | |
| 7. Contributies van leden en donateurs 2001 | 1.713,58 | |
| 8. Contributies van leden en donateurs 2002 | 6.840,01 | |
| 9. Verkoop technische boeken | 291,00 | |
| 10. Verkochte clubvlaggen | 440,00 | |
| 11. Administratiekosten | | 1.712,60 |
| 12. Ledenvergaderingen | | 1.221,25 |
| 13. Clubblad aanmaak | | 3.439,37 |
| 14. Clubblad verzending | | 1.337,31 |
| 15. Kamer van Koophandel | | 104,74 |
| 16. Pinkstertochten | | 1.126,10 |
| 17. Positief saldo over 2001 | | <u>3.658,69</u> |
| Totaal: | 12.600,07 | 12.600,06 |

STAAT VAN BATEN EN LASTEN

| Nr. Omschrijving | 01 jan 2001 | 31 dec 2001 |
|-----------------------------|-----------------|-------------|
| 1. Girorekening | 3.948,41 | 7.607,10 |
| 2. Plusrekening | 4.300,00 | 4.300,00 |
| 3. Kapitaalrekening | - | - |
| 4. Termijndeposito | 25.000,00 | 25.000,00 |
| 5. Positief saldo over 2001 | <u>3.658,69</u> | <u>-</u> |
| Totaal | 36.907,10 | 36.907,10 |

- Ad 8. Het wordt tijd dat de Technische Commissie (T.C.) van de grond komt. Dhr. B. Hovener wil dit coördineren en zal contact opnemen met de leden die zich t.g.v. de leden enquête voor deelname aan de T.C. hebben opgegeven. Ook leden die zich nog niet hebben opgegeven worden uitgenodigd dit alsnog te doen.
- Ad 9. Peter v.d. Woude en Jan Pennings zijn aan de beurt om af te treden. Beiden stellen zich herkiesbaar. Zodra een jonger lid, bij voorkeur met technische kennis, beschikbaar is wil Jan Pennings plaats voor hem/haar maken.
Het bestuur stelt mevr. Greet Bakker kandidaat als lid van het bestuur. Na haar verkiezing telt het bestuur weer als van ouds 7 leden.
- Ad 10. Martin Wolters wil een Pinkstertocht organiseren in Hattem. Wellicht zijn er nog meer leden die een Pinkstertocht of zomertocht willen organiseren.
- Ad 11. Leden die vragen over de boot of motor enz. hebben worden verzocht deze schriftelijk in te dienen bij het bestuur. Tijdens de rondvraag worden ze dan voorgelezen zodat aanwezigen die op een bepaald gebied deskundig zijn of ervaring hebben kunnen antwoorden.

Na de pauze zal de heer Van der Spaa van de fa. Brouwer de Zwart een en ander vertellen over het verzekeren van uw boot en wat daar bij komt kijken.

-0-0-0-0-

NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB
GEHOUDEN OP 25 NOVEMBER 2001 TE MAARSBERGEN

1. Opening. De Vice-voorzitter, Rien Wienk, treedt op als Voorzitter en opent om 14.10 uur de vergadering en heet iedereen welkom. Hij deelt mee dat de Voorzitter a.i., Jan de Visser, het ter elfder ure heeft laten afweten. De brief van Jan de Visser aan het bestuur waarin hij laat weten zijn functie neer te leggen wordt voorgelezen.
De Voorzitter zou het beter gevonden hebben als Jan de Visser dit nu tijdens de ledenvergadering gedaan zou hebben, temeer daar hij tijdens de laatste ledenvergadering herkozen is als Voorzitter a.i. Hij vindt deze gang van zaken weinig elegant.
Ook Ruby Scholts heeft zich teruggetrokken als lid van het bestuur.
Spreker laat weten dat Peter v.d. Woude, een zware operatie heeft ondergaan maar nu gelukkig weer in ons midden is en nog vele jaren zijn functie van Penningmeester hoopt te vervullen. Applaus! Peter v.d. Woude bedankt voor de bloemen die hij tijdens zijn herstelperiode heeft ontvangen.
2. Mededelingen. Bij het secretariaat is bericht van verhindering ontvangen van de bestuursleden Scholts en Pennings en de leden Brouwers, Sybesma, Menning, Wilbrink, Bakkenes uit Borculo, Ramshorst v.d. Tol, Rijke uit Heemskerk, Koorneef, Broersma, Van Dam, Du Chatinier en Tefeij.

3. Notulen van de vergadering van 18 maart 2001.

Punt 9. De Voorzitter laat weten dat het besluit van de Algemene Ledenvergadering wordt geregeld door aanvulling van Artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement. Wat betreft de leden van verdienste, de Doerakclub kent al Ere-leden.

De heer Langerak meent dat het besluit in punt 9 geregeld moet worden in de Statuten. De Voorzitter blijft er bij dat dit geregeld kan worden in het Huishoudelijk Reglement.

De notulen worden ongewijzigd goedgekeurd onder dankzegging aan de Secretaris. Er geven zich 30 belangstellenden op voor tafelreservering na de vergadering.

4. Ingekomen Post. De Secretaris deelt mee bericht ontvangen te hebben van het overlijden van A.G.N. de Bruin, J.E. van Ettinger en R. van der Pluijm. De Vergadering neemt staande een minuut stilte in acht om onze overleden vrienden de herdenken.

De Secretaris heeft een brief ontvangen van de fam. J.F.M. Geertsen waarin men stelt het niet eens te zijn met het besluit van de Algemene Ledenvergadering dat zij geen lid meer kunnen blijven omdat zij geen Doerak meer hebben. De brief wordt voorgelezen alsmede het antwoord van de Secretaris. De Voorzitter laat weten het met dit antwoord volledig eens te zijn. Dhr. Langerak vindt het niet juist om naar namen van "leden" te vragen "die het ook niet eens zouden zijn" met het genomen besluit. De Secretaris denkt dat deze "leden" helemaal niet bestaan.

Dhr. Tenge heeft het besluit ook gelezen, hij heeft het niet best gevonden. De Voorzitter stelt dat het een democratisch genomen besluit betreft en acht de discussie hierover verder gesloten.

5. Benoeming Kascontrolecommissie. De Voorzitter bedankt de aftredende heer Stijger en stelt dhr. Hoefs voor als reserve-lid. De Vergadering gaat hiermee akkoord.

6. Bestuursverkiezing. Er zijn op het secretariaat geen tegenkandidaten ingekomen. De Voorzitter stelt de Vergadering voor dhr. H.M. Wolters te verkiezen tot bestuurslid en hem in de volgende ledenvergadering eventueel te benoemen tot Voorzitter. Hij merkt op dat dhr. Wolters onder moeilijke omstandigheden de Pinkstertocht in Vollenhove tot een goed einde heeft weten te brengen en is blij dat hij tot het bestuur toetreedt. De Vergadering gaat onder applaus akkoord.

7. Activiteiten 2002. De Voorzitter deelt mee dat dhr. Wolters volgend jaar weer een Pinkstertocht wil organiseren. Ook de fam. Sybesma heeft plannen in die richting. Komend voorjaar volgen nadere gegevens. Dhr. Hoefs krijg het het woord, hij wil weer een Regiotocht organiseren in Loosdrecht en omgeving, zaterdag t/m zondag 18/19 mei voor maximaal 10 schepen. Wie mee wil doen moet zo snel mogelijk contact opnemen. De Voorzitter herneemt het woord: Dit jaar zijn er Pinkstertochten gehouden in Vollenhoven en de Biesbosch en een Regiotocht Vecht en Venen. Hij vraagt de fam. Wolters, Verschure en Hoefs naar voren te komen. Zij krijgen hun welverdiende penningen uitgereikt. De Voorzitter krijgt wel eens van leden te horen dat de organisatie van een tocht een hele klus is en zij vragen dan hoe dit moet. Hij heeft een en ander op papier gezet. Dit wordt gepubliceerd in het volgende clubblad dat in het voorjaar verschijnt. De Voorzitter herinnert aan de jaarlijkse uitreiking van de wisselbeker. Dit is een tijdje niet gebeurd. Hij is blij dat hij drie petten draagt: Vice-voorzitter, bestuurslid en redacteur van

het clubblad. Er is iemand waar hij een goed contact mee heeft, die goed het woord kan voeren tijdens de ledenvergadering en leuke stukjes schrijft in het clubblad. Hij vraagt Peter en Mary Surendonk naar voren te komen. Peter krijgt de wisselbeker en Mary krijgt bloemen.

Peter Surendonk bedankt het bestuur, hij hoopt nog lang op de zelfde voet door te gaan en buiten het bejaardenhuis te blijven.

De Voorzitter vraagt of er nieuwe leden aanwezig zijn en of dezen zich willen voorstellen. Negen nieuwe leden stellen zich voor en worden met applaus welkom geheten.

Na de pauze gaf mevr. D. Jooren, bijgestaan door echtgenoot en dochter, een boeiende presentatie over de fabricage en reparatie van sloopschroeven en alles wat daar mee samenhangt. Van de gelegenheid tot het stellen van vragen werd ruimschoots gebruik gemaakt.

8. Rondvraag. Dhr. H. Louws wil graag informatie over de "groene" Peugeot motoren. Zijn e-mail adres is hansl@unix.nl. Dhr. Van Heeswijk heeft vragen over de hechting van verf op een zinklaag. Advies: kaalhalen, plamuren met 2-componentenplamuur. Er komt een artikel hierover in het clubblad. Onderhoud van de motor in de winter. Advies: Motorolie verversen, oliefilter vervangen, buitenwatersysteem spoelen met antivries. Drinkwatersysteem: Aftappen en doorblazen. Kopleguaan: Voorzichtig afsputten met hogedrukspuit. Dhr. Tefeij vraagt naar ervaring met de mechanische opvoerpomp, de zijne heeft hij al een paar keer moeten vervangen. Verder vraagt hij naar ervaring met geluids-isolatie. Dhr. Stijger adviseert oude vloerbedekking aan te brengen rond water- en dieseltank en onder de gangboorden. Dhr. Hovener heeft een kist rond zijn motor aangebracht en hij heeft ervaring met een bedrijf. Hij zal informatie toesturen voor publikatie. Dhr. Deinert heeft platen van geperst materiaal uit een bouwmarkt onder zijn vloerdelen aangebracht. Dhr. Bakker vraagt of het zelf te doen is om de achterbank en deuropening van de achterkajuit van een 950 PAV te veranderen. Hij blijkt al in gesprek te zijn met dhr. Roozendaal die dit al gedaan heeft, evenals dhr. Verschure. Mevr. Velthuis merkt op dat er een fout staat in het clubblad in het artikel over het klein vaarbewijs. 65 plussers zouden dit volgens haar om de drie jaar kunnen verlengen door het insturen van een eigen verklaring, verkrijgbaar bij de ANWB. Dhr. Wienk antwoordt dat wat in het clubblad staat letterlijk is overgenomen van gegevens van Rijkswaterstaat.

9. Sluiting. Om 17.15 uur sluit de Voorzitter de vergadering.

Santpoort, 1 december 2001

Voorzitter

Secretaris



PERIODIEK DOERAKCLUB SCHEEPSJOURNAAL

Van de redactie,

Laat ik beginnen u en de uwen alsnog een goede start voor 2002 toe te wensen ik hoop dat dit nieuwe jaar voor u een gezond, welvarend en voortvarend jaar moge worden, waarbij uw Doerak een belangrijke en rustgevend plaats in kan nemen. Of u hierbij op de weergoden kunt rekenen is wellicht te bepalen aan de hand van de weervoorspellingen zoals in dit voorjaarsnummer zijn weergegeven.

Ik heb met veel plezier aan dit clubblad mogen werken en ik hoop dat het weer een nummer voor "elck wat wils" is geworden. Ik was blij verrast met de vele copy die ik ditmaal mocht ontvangen, met name het artikel over geluidsbestrijding lijkt mij zeer waardevol. Gezien de omvang (11 pagina's) van dit artikel leek het mij beter er een aparte bijlage voor het clubblad van te maken. Natuurlijk ook mijn dank voor de overige inzendingen waaruit blijkt dat binnen de Doerakclub een beste hoeveelheid aan schrijverstalent aanwezig is, mede hierdoor ben ik in de gelegenheid voor u een leuk clubblad samen te stellen.

Ik hoop dat er in de toekomst nog vele reacties van uw kant mogen volgen en dat diegenen die nog in twijfel verkeren of zij hun schrijverij aan de openbaarheid zullen prijsgeven over de welbekende streep worden getrokken.

Vanzelfsprekend blijf ik vol belangstelling uitzien naar de artikeltjes van diegene die tot op heden nog geen tijd (of geen moed?) heeft gehad om iets in te sturen. Als u met de tekstverwerker werkt graag op floppy of geprint in het lettertype Times New Roman 12 pnt. Natuurlijk is handgeschreven en of getypte copy ook van harte welkom.

U zult in dit nummer geen puzzel aantreffen, wel willen we er in het najaarsnummer weer één opnemen met de gedachte dat de wintermaanden meer geschikt zijn om een puzzel op te lossen.

Het aantal inzendingen viel voor een eerste keer niet tegen. Uit de elf goede oplossingen (de beste stuurhul staan aan wal) is, tijdens de bestuursvergadering als winnaar gekozen: de heer R. Haakma, Feanborgh 20 8403 BJ te Heerenveen, Tijdens de voorjaarsvergadering zal aan hem de prijs worden uitgereikt.

Nogmaals wens ik u een behouden vaart in 2002 met vele mooie tochten die weer een leuk verslag voor uw clubblad kunnen opleveren.

Met vriendelijke groet,



26-02-1931 Ary Broersma 07-01-2002

In memoriam.

Het onbegrijpelijke is gebeurd, onze grote vriend Ary Broersma, schipper van de Otrobañda, is niet meer.

Toen Zwaantje ons belde dat op 24 december - de verjaardag van zijn zoon Chris – Ary met spoed naar het ziekenhuis in zijn woonplaats Deventer is gebracht, waren we met stomheid geslagen. Dit kon toch niet waar zijn!

Helaas bleek al gauw dat de toestand van Ary uiterst kritiek was. Er werd een longembolie geconstateerd en Ary werd naar de intensive care gebracht. Of dat nog niet genoeg was kreeg Ary tot viermaal toe een hartstilstand en werd hij kunstmatig in slaap gehouden.

We weten allemaal dat Ary een vechter was en in zijn leven vaak voor hete vuren heeft gestaan, helaas kon hij ditmaal niet het sein geven "situatie meester" en op 7 januari is hij – te midden van zijn dierbaren – aan zijn laatste reis te begonnen, voor Ary was zijn keerpunt (Otrobañda) aangebroken.

Op 12 januari hebben wij, in het crematorium van Deventer, samen met zijn familie op een indrukwekkende wijze afscheid van Ary moeten nemen. Indrukwekkend op de wijze waarop Zwaantje haar kapiteintje toesprak, indruk wekkend waren de woorden van zijn zoon en het orgelspel van zijn kleinzoon.

Dat Ary een brede vriendenkring had bleek uit de grote belangstelling van watersportvrienden, brandweerlieden in vol uniform en vele anderen.

Wij hebben Ary leren kennen als een integer en oprecht mens die eerlijk voor zijn mening uit kwam en altijd voor je klaar stond. Hij is veel te vroeg heen gegaan. Hij was trots op Zwaantje, zijn kinderen en kleinzonen en hij zat nog vol met plannen. Toen wij hem voor het laatst telefonisch spraken was hij vol van de vakantie naar Spanje maar hij zou eerst nog Euro's rijden.

Wat er voor ons overblijft zijn alleen maar goede herinneringen: nooit meer met z'n viertjes zwalken door Deventer of Heerenveen, geen Otrobañda meer achter ons huis, niet meer samen varen, geen krant meer tussen de deur van onze stuurhut, niet meer klooiën aan onze boten, nooit meer samen koffie of een neutje drinken, nooit meer "ik wil me nergens mee bemoeien, maar ik ben van mening", nooit meer groente uit je tuin, nooit meer.....

We zijn een goede vriend kwijt maar Zwaantje is er gelukkig nog, we laten haar niet alleen.

Ary, ouwe reus goede vaart.

Je vrienden Lies en Rien



28 oktober 1928 Jelly van der Woude – van Weide 7 maart 2002

In memoriam

Nog onder de indruk van het overlijden van Ary Broersma kregen wij bericht van het toch nog plotselinge overlijden van onze vriendin mevrouw Jelly van der Woude-van der Weide.

We wisten dat zij ernstig ziek was maar dat de slopende ziekte zo snel zou toeslaan hadden we zeker niet verwacht.

Na een ogenschijnlijk kort ziekbed overleed Jelly op 7 maart in Oosterhout. Haar dood heeft haar omgeving overrompeld.

Pas nu blijkt dat Jelly al geruime tijd ziek was. Zij kreeg te maken met verschillende slopende ziekteverschijnselen maar met haar gevoel voor optimisme wist zij deze ongemakken te doorstaan.

Zo ook in het ziekenhuis, waar zij op eigen aandringen naar toe ging, zij wilde weer voldoende hersteld zijn om in april de eerste Communie van haar kleindochter mee te kunnen maken zij zei "al moet ik er in de rolstoel naar toe, ik wil erbij zijn".

Tegelijkertijd was er ook berusting en legde zij zich bij de situatie neer ze vond dat zij zich moest overgeven aan iets 'hogers', "dan zorgen ze boven wel voor me" zei ze.

De chemo kuur bracht niet de verbetering waarop zo gehoopt werd. Tegen Peter zei zij "ik ben veel zieker dan ik weet laat mij maar gaan".

Wat was Elly voor een vrouw? Als een geboren Friesin die ondanks dat zij al jaren in Brabant woonde, toch de Friese trekjes had. Misschien uiterlijk wat gesloten maar met een hart van goud een rustige vrouw, niet zo'n praatster maar gemoedelijk en iemand die van gezelligheid hield.

Voor haar Peter - die zij zo'n 48 jaar geleden leerde kennen - ging zij door het door het vuur en zij was zijn grote stimulator en steunde hem in zijn hobby's.

Toen Peter vorig jaar een zware operatie moest ondergaan hebben we Jelly leren kennen als een zeer kordate vrouw die vocht voor het welzijn van haar Peter.

Jelly en Peter waren een pracht paar, samen een twee-eenheid die steeds slechter buiten elkaar konden. Samen hebben zij hebben zij mooie dingen beleefd, kregen een fijn stel kinderen en kleinkinderen, maakte mooie reizen en hadden veel plezier met hun Skagerak, samen beleefden zij ook verdrietige dingen, samen telden zij ook hun zegeningen.

Jelly we wensen je een goede vaart, en weet dat we zullen Peter blijven steunen en laten hem niet alleen.

Je Doerakvrienden Lies en Rien

===== Nostalgie 2 =====

Het is 1931, ons land is meegetrokken in de grote wereldmalaise. Voor de stempelokalen staan rijen mannen om hun steun in ontvangst te nemen. De werkloosheid is ongekend groot.

Mijn vader werkt bij het Rijk, bij de Artillerie-Inrichting-Hembrug als universeel metaalbewerker. Een vak dat hij in alle facetten tot in de finesses beheerst. Colijn, de ministerpresident, heeft in zijn wijsheid de lonen en de salarissen van zijn ambtenaren en werknemers naar beneden aangepast in verband met de heersende crisis, dus ook mijn vader betaalt zijn tol.

Even tevoren zijn we verhuisd naar een nieuwbouwwijk, waar moeder een klein pension begonnen is om het leven financieel acceptabel te houden. Het lukt wonderwel en er is geen leegstand. Er is echter geen mogelijkheid om, al is het maar voor een paar dagen, met vakantie te gaan. Het blijft bij zo nu en dan een dagje uit en met eten thuis.

Mijn ouders zien mij niet graag de volle zes weken schoolvacantie langs de straat zwerven en besluiten mijn grootste wens te vervullen. In April vier ik mijn verjaardag en krijg ik een kano als verjaarsgeschenk.

Vanaf die tijd breng ik al mijn vrije door op of bij het water. Ik maak nieuwe vriendjes, die min of meer in dezelfde omstandigheden verkeren als ik en we voelen ons daar heel wel bij. Eén van hen heeft een oude soldatentent, die we over vijf naast elkaar op de wal getrokken kano's spannen en waaronder we dan zo nu en dan een nachtje blijven kamperen. Nooit meer dan één nachtje, want we leven op water en brood, ook al is dat laatste belegd. We hebben geen kooktoestellen of wat dies meer zij. 's Morgens in alle vroegte plenzen we in het water nadat we ons eerst een beetje ingezeept hebben en kunnen dan weer een dag voort. Dit gebeurt zo'n tweemaal per week. Naast het sluisje, dat toegang geeft tot de roeibaan, die gegraven is voor de olympische spelen in 1928 is een groot grasland, dat niet begraasd wordt. In de vacantiетijd en op zonnige zondagen liggen hier tientallen kano's op het droge en vermaken de veelal jonge mensen zich met zwemmen, zonnen of balspelen, waarna ze 's' avonds heel voldaan weer naar huis peddelen.

We zijn met een groep van vijf á zes jongens, die allemaal een kano hebben met en zeiltje erop. We zijn heel populair bij de meisjes, die peddelend dat grasland (het Koenenland) hebben bereikt en die graag zo nu en dan mee willen zeilen.

De stalling van Raaphorst is opgeheven en ik vind onderdak bij de jachthaven Modern. Terwijl ik in het voorjaar mijn bootje opknap, volgens van mijn vader ontvangen instructies, leer ik een oudere heer kennen, die met hetzelfde bezig is maar dan aan een kleine BM, die hij kocht voor zijn dochter, die al in de twintig is. In het voorjaar mag ik mee als fokkemaat en ik droom ervan zelf eens zo'n boot te bezitten. Maar dat moet nog een paar jaar worden uitgesteld. Eerst de school afmaken, dan een baantje zoeken, wat bij de jeugdwerkloosheid niet gemakkelijk zal zijn.

Het lukt wel en met wat financiële hulp van thuis kan ik na mijn eindexamen een amateurbouw zeilbootje kopen, waarin je met z'n tweeën kunt overnachten onder de kuintent en waarin je op een primus thee kunt zetten, soep kunt warmen en zelfs een wel zeer eenvoudige maaltijd kunt bereiden.

Om de stalling- en onderhoudskosten te kunnen betalen werk ik 's avonds in een fietsenstalling, waar ik wielen rijg en kettingkasten op nieuwe fietsen zet. Ik verdien daar meer, dan met mijn kantoorbaantje bij de DRAKA-kabelfabriek, die me per maand één tientje uitkeert. Maar het is een kantoorbaantje en daar kijkt mijn moeder tegenop.

Die eerste zomer gaan we met z'n vieren in twee boten met vakantie. We gaan naar de Kaag, waar de jongen, die eigenaar is van de tweede boot, een kennis heeft in Warmond aan de Leede, in Hoeve Endepoel, waar mevrouw Breedijk met haar dochter van zestien en een hulpkaracht, na het overlijden van haar man, de veehouderij in stand tracht te houden. Er zijn nog twee kinderen, een jongen en een nog klein meisje, die onze aankomst met belangstelling gade slaan. Teun heeft een kleine tent meegebracht, waarin we de spullen, die bij het zeilen niet nat mogen worden, kunnen opbergen, zodat we heerlijk vrijuit kunnen varen.

De tocht naar Warmond hebben we in één dag afgelegd. Om zes uur 's morgens zijn we van de Nieuwe Meer vertrokken om bij een gunstig windje uit het Oosten Aalsmeer te bereiken. Daarna gaat de wind liggen om een paar uur later plaats te maken voor wind van zes en we moeten dus in de jaaglijn. Twee boten achter elkaar en telkens twee man op de kant. Bij Buitenkaag aangekomen kunnen we weer onder zeil verder. Wanneer je voor het eerst van je leven de Leede opvaart, kijk je je ogen uit. Eén en al luxe. Prachtige woonarken, waar dure boten bij liggen, aan weerszijden van het water.

Twee grote jachthavens aan stuurboord, een mooie molen aan bakboord, een vrije aanlegplaats met een klein paviljoentje weer aan stuurboord. Dan prachtige huizen met daar tussenin een kleine jachtwerf. En ten slotte twee schitterende buitenplaatsen, waarvan Meerzicht in gebruik is als een exclusief restaurant met een café-concert.

Het moge duidelijk zijn dat dit voor ons te hoog gegrepen is. We hadden afgesproken dat we de man één tientje zouden meebrengen plus per boot één rijksdaalder als liggeld bij de weduwe Breedijk. De hoeve lag net voorbij de tweede buitenplaats Leevliet, die onbewoond was toen we daar kampeerden. In de sloot die het erf van de boerderij scheidde van het buiten, vonden we een veilige ligplaats, terwijl langs het water een brede grasstrook, van het erf gescheiden door wat boompjes en struiken, tot ons tijdelijk domein zou horen. Een ideale plek, waar ik later nog een aantal malen zou terugkeren.

Het Joppe was toen nog niet gegraven. Het bestond toen allemaal nog uit weiland, waarop o.a. ook de koeien van mevrouw Breedijk graasden.

Iets voorbij de hoeve was aan bakboord de Grote Sloot, die regelrecht langs een fraaie molen naar de Zijl voerde, dicht bij de Kaag-Sociëteit. We hadden prachtig weer die week en we zeilden naar hartelust over de voor ons toen nog vreemde plassen, terwijl wij één avond naar Leiden gingen en één hele dag naar Katwijk. Het was een vakantie, zoals ik die nooit eerder had gehad en een week is dan snel om.

We besloten op vrijdagmorgen te vertrekken en we zeilden over de Kaag naar de Ringvaart, waar we opnieuw, evenals een week tevoren, met tegenwind werden geconfronteerd. Het zou dus weer jagen worden. Maar we hadden geluk, we mochten aanhaken aan een zandsleep, die op weg was naar Oude Wetering en dan schoot je alweer een stuk op. Die nacht bleven we achter een rietkraag op de Kleine Plas in Aalsmeer, waar we de zaterdag heerlijk zeilden op de Grote Plas. 's Avonds kwam er

een kentering in het weer en we werden vergast op een fiks onweer. De hele nacht stroomde het van de regen en ook de zondag zou het niet opknappen. Wel hadden we nu de zuidwestenwind en half onder het dekzeil, met alleen de fok erop, bereikten we de thuishaven aan de IJsloot aan de Nieuwe Meer.

Voor ons jongens, die eigenlijk nog niets gewend waren, was dit een onvergetelijke vakantie, waar de meeste jongelui van tegenwoordig, die met hun ouders de halve wereld over vliegen, maar weinig van zullen begrijpen.....

23.04.2000

Peet Suur

(P.C. Surendonk)

-0-0-0-0

LENTE.

Ik sta in de polder,
de kille ochtendnevel is opgetrokken.
De zon doet aarzelend haar best
me een beetje te verwarmen.
De stilte is overweldigend.
Een teer waas van groen
ligt over struiken en bomen.
Dit moment van ontwaken
maakt een mens sprakeloos.
Vroege vogels maken elkaar het hof.
Een lammetje dartelt,
zoals alleen een lammetje dat kan.
Nog even genieten van dit wonder,
voor ik weer terug ga naar het rumoer,
het gehaast van alle dag,
waar alles schijnt te moeten
en bijna niets meer mag.

Schoonhoven, 23 maart 1995.

Riet Hovener-Peper.

Regionaal nieuws

Groningen. Brug in Pieterzijl in het riviertje de Lauwers krijgt zelfbediening omdat het steeds moeilijker werd bedienend personeel te vinden. Passanten kunnen nu de brug d.m.v. een sleutel bedienen. Bij andere bruggen in de regio is dit al geruime tijd het geval.

Enige jaren geleden is in Zuid-Oost Groningen een aantrekkelijk vaarcircuit ontstaan, dit is nu uitgebreid en verbeterd met een nieuwe (vaste) brug in Rhederbrug en een renovatie van twee andere bruggen waarmee de rechtstreekse verbinding van Ter Apel naar Nieuwe-Schans een feit werd voor schepen met een max. doorvaarthogte van 2.50 m. Bovendien is Zuid-Oost Groningen, naast de Rijn de enige verbinding met de Duitse (binnen)wateren

Friesland. Het is jammer dat de nadere gegevens over het wel werkelijk grootse watersportevenement "Friesland Vaart" eerst nu pas naar buiten zijn gekomen. Desondanks geef ik u in grote lijnen de organisatie van dit gebeuren weer. Tijdens Friesland Vaart trekt gedurende tien dagen een vloot van driehonderd schepen langs de oude vaarroute voor vrachtschepen van Dokkum naar Lemmer. Het provinciebrede watersportevenement, dat van 21 t.e.m. 30 juni wordt gehouden, heeft als doel Fryslân in al zijn facetten als watersportprovincie te presenteren. De schepen vertrekken 21 juni vanuit Dokkum en varen via Birdaard, Leeuwarden, Earnewald, Grou, Akkrum, Sneek, IJlst, Heeg, Woudsend, Balk, Sloten en Tjeukemeer, naar Lemmer. In de aanleghavens heeft men voor voldoende ligplaatsen gezorgd en er is in elke plaats een manifestatie gepland. In verband met de capaciteit is deelname beperkt tot 300 schepen. Er schijnt veel animo voor dit evenement te zijn en spoedig aanmelden is dus noodzakelijk. Het inschrijfgeld bedraagt € 25 voor schepen tot 7.50 m., € 50 tot 10 m. lengte en € 75 tot 15 m. lengte. Voor info en aanmelden: tel. 0566-620509 of E mail info@frieslandvaart.nl

De Workummer Jachthaven breidt de accommodatie stevig uit. Het watersportbedrijf koopt van de gemeente ca. 10.000 vierkante meter grond in het bestemmingsplan De Horza aan de westkant van de stad en kan hierdoor een grotere capaciteit bieden voor ligplaatsen, winterberging, onderhoud en reparatie aan pleziervaartuigen.

De Middelseerûte is weer een stap dichterbij gekomen. De provincie Friesland heeft eind vorig jaar een financiële bijdrage van 2.5 miljoen euro toegekend aan het project Middelseerûte, één van de onderdelen van het Friese Merenproject. Daarnaast heeft het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) vanuit het Kompasprogramma 6.6 miljoen euro subsidie toegewezen. In het totaal bestaat het Friese Merenproject uit twaalf trajecten die de komende tien jaar gefaseerd worden aangepakt. De Staande Mastroute van Leeuwarden naar Akkrum is inmiddels in uitvoering, helaas is een beste vertraging ontstaan, ingediende bezwaarschriften van aanwonenden remmen de voortgang behoorlijk af waardoor de subsidies in gevaar kunnen komen. Afgelopen zomer is de voorbereiding getroffen voor het traject de Lits – Lauwersmeerroute, die van Drachten naar het Lauwersmeer leidt. Binnenkort zal ook het traject Sneek – Staveren worden opgestart. Daarnaast wordt een nieuw vaargebied in de Friese Kleiweidenstreek voorbereid. Het vaargebied krijgt verbinding met de Friese meren. Een omleiding bij Sneek langs de Oostelijke rondweg zorgt voor een verbinding met de Houkessloot en geeft hiermede aansluiting op de Friese Meren. De aansluiting wordt versterkt door de ontsluiting tussen de Zwette en de Franekervaart met een opwaardering van de Bozumervaart. De route zal dusdanig worden aangepast dat schepen met een doorvaarhoogte van 2.50 m. kunnen passeren (een doorvaarhoogte van 2.60 was logischer geweest).

Het **Prinses Margrietkanaal** moet veiliger! De provincie Friesland gaat het komend vaarseizoen actie voeren om de veiligheid op het P.M. kanaal te verbeteren. Met extra markeringen en waarschuwingsschilden worden plezierschippers gewezen op de hoofdvaargeul die zij met de beroepsvaart moeten delen. Er komen nieuwe folders en er zal een speciale campagne op radio en T.V. gevoerd worden over de veiligheid in de recreatievaart. Een bundeling van deze informatie zal ook op cd-rom worden uitgevoerd. Tijdens een symposium over de veiligheid op het P.M. kanaal werd zelfs gesuggereerd dat de invoering van een praktisch vaarbewijs voor het P.M. kanaal, naast het bestaande vaarbewijs noodzakelijk zou zijn. Schuttevaer, de vereniging van beroepsvaarders stelt dat elke gebruiker van het P.M. kanaal een marifoon aan boord moet hebben en gebruiken!

Voor het afschaffen van het beruchte bruggenklompje wordt op initiatief van de Marrekrite (vergeet het nieuwe vaantje niet aan te schaffen) druk overleg gevoerd tussen de grote watersportgemeenten. Eind vorig jaar nam Bolsward het voortouw, de gemeenten Boarnsterhim, Tytsjerkasteradiel en Wymbritseradiel zijn nog in overleg. Gelijkertijd wordt onderzocht op welke wijze de bediening van bruggen en sluizen beter afgestemd kunnen worden met die in de provincies Overijssel, Groningen en Flevoland. Men wil komen tot een uniformiteit van bedieningstijden.

Nu we het toch over bruggen hebben: wist u dat de brugwachter in Heerenveen, die de vier bruggen in het centrum moet bedienen, beschikt over een wel bijzondere brugwachtersonderkomen? Tijdens het seizoen ligt in de Veenscheiding aan het Breedpad het motorschip Nije Koers afgemeerd. Voor het overbruggen van de afstanden tussen de bruggen snort brugwachter Sibbe Brouwer met zijn brommertje op en neer.



De Nije Koers als onderkomen voor de brugwachter in Heerenveen

Groen licht voor nieuwe jachthavens in **Langweer**. De watersportbedrijven de Twirre Watersport en Noél Jacht- en ligplaatsenverhuur mogen een jachthaven met in totaal 180 ligplaatsen aanleggen langs de Pontdijk. Omwonenden met recreatiewoningen hadden bezwaar gemaakt maar zijn door de Raad van State in het ongelijk gesteld.

De vereniging Schuttevaer is niet content met de automatisch bediende bruggen in Friesland. Bij een storing duurt het soms uren voordat een monteur komt opdagen. De vereniging stelt: laat de bruggen maar weer door de brugwachters bedienen, maar vergeet daarbij dat dit een enorme kostenpost geeft. In **Langelille** mag de jachthaven De Driesprong vergroot worden. Het complex wordt met 24 ligplaatsen en een jachtwerf uitgebreid nadat de gemeente Weststellingwerf het bestemmingsplan heeft aangepast.

In **Drachten** is het omvangrijke Drachtstervaartproject van start gegaan. Tot 2007 gaat Drachten drastisch op de schop, de voormalige vaart wordt tot in het centrum uitgegraven. De oude vuilstortplaats wordt gesaneerd en er komen achthonderd huizen op eilanden, het project gaat zo'n 180 miljoen euro kosten.

Overigens wordt Friesland rijk bedeed voor recreatief varen en ontvangt tot 2006 van de stichting Recreatievaart Nederland een subsidie van € 878.000. Het grootste deel, € 397.000 gaat naar de Middelseerûte, het aquaduct het Langdeel in de Wâldwei krijgt € 197.400 en voor het uitdiepen van de Drachtstervaart is € 113.400 beschikbaar.

Hoelang kunnen we nog op de **Linde** varen? Het bestuur van de W.S.V. de Linde is danig ongerust over de plannen die de gemeente Weststellingwerf in het kader van het ROM project heeft. De gemeente is van plan om al het gemotoriseerd vaarverkeer in het oostelijk deel van de Linde - dit is vanaf de spoorbrug tot aan de Eikenverlaat - te weren. Als gevolg hiervan zal de havenvereniging Kontermans verhuizen en vlakbij de havenvereniging De Oolde Linde - dit is tegenover het watertappunt van het Fryske Gea - neerstrijken. Verder wil de gemeente dat het overig deel van de Linde "bootluw" wordt. Dit betekent dat er wel gemotoriseerd vaarverkeer mogelijk is, maar dit zo beperkt mogelijk moet blijven. Daarnaast is het de bedoeling tussen de Driewegsluis en de Driesprong faciliteiten voor de watersport te creëren. Reden van dit alles zou zijn de Linde in de oude stijl terug te brengen.

Overijssel. **Kampen** heeft de Kamper Buitenhaven klaar voor gebruik. De Oude Buitenhaven is nieuw uitgegraven en heeft een lengte van 100 m. en een breedte van 40 m. Voor de "Bruine Vloot" is één - derde bestemd, de rest kan door de recreatievaart gebruikt worden.

Zuidholland. **Den Haag** heeft in verband met de tegenvallende belangstelling haar liggelden in de nieuwe passantenhaven aan de Haagse Bierkade verlaagd tot € 1.-- per strekkende meter. Volgens de laatste berichten is de doorvaarthoogte naar de haven geen 2 maar 2.40 m.

Vanuit de andere regio's heb ik helaas geen informatie ontvangen.

-0-0-0-0-

===== Friesland Waterland =====

Terwijl ik op 26 februari de laatste hand aan dit clubblad leg, hebben we hier in Friesland - als gevolg van de extreme regens en zware Noordwesterstorm - te maken met uitzonderlijke hoge waterstanden. Zoals u wellicht bekend is wonen wij aan doorgaand vaarwater en ligt onze boot achter ons huis. Het water kwam op een moment tot aan het randje van de steiger en het werd toch wel in enige mate penibel. Om niet met de boot op de kant gezet te worden hebben mijn buurman - van de overzijde van het water - en ik onze boten met lijnen onderling vastgezet. Zo konden we vrij van de steigerkant blijven.

Het zijn bijzondere waterstanden en dat betekent "alle hens op de Friese gemalen". Het leek mij leuk om u eens mee te nemen naar het grootste gemaal van Friesland, het Hooglandgemaal te Stavoren. De metertjes in de controlekamer tonen het aan: waterhoogte en weersomstandigheden zijn extreem. Wachtchef Strampel kijkt kalm naar de vier enorme turbines, zij draaien op hun top.

Meren, kanalen en sloten lopen over, normaal zit de Friese boezem op een hoogte van + 14 NAP, nu is

dat + 38.5. Bijzondere omstandigheden beaamt Strampel en kijkt uit over het IJsselmeer. De golven hebben de steigers opgeslokt, de witte bolders steken nog net boven water.

De harde wind maakt het werk alleen maar moeilijker, dinsdag (26 februari) registreerde het windstation op het gemaal windkracht 10 en 11, met uitschieters naar 12. Het niveauverschil tussen het IJsselmeer en de boezem in het Johan Frisokanaal was tijdens de storm maar liefst 1.75 m. Tegen die opvoerhoogte viel niet op te boksen. Drie van de vier horizontale schroefpompen werden enkele uren stilgelegd.

Het Woudagemaal in Lemmer heeft dan wel de naam omdat het een museaal stoomgemaal is maar in Stavoren worden sinds jaar en dag de zwaarste klappen opgevangen. Als de sluisen van Dokkumer Nieuwezijlen en Harlingen het spuien niet meer alleen kunnen, komt het zwaarste gemaal van de provincie in beweging. Het heeft een capaciteit van ruim 8 miljoen kuub per etmaal! Het is een pittige winter voor de machinisten, het gemaal is vaker ingezet dan in andere jaren. Of het nu in het weekend, kerst of met oud en nieuw is, het maakt niet uit want bij hoog water staan de machinisten paraat.

Zij durven met zekerheid te stellen dat de inwoners van Friesland droge voeten zullen houden. Als u met de boot in Stavoren bent weet u nu wat er zich in het Hooglandgemaal kan afspelen.



Vaartocht door Noord-Holland boven het IJ

Voor niet alle motorbootvaarders bekend maar ons heel goed bekomen is de onderstaande vaartocht door Noord-Holland.

De reis begint bij de Willemssluis aan het begin van het Noord-Hollands Kanaal (verder NHK) tegenover het centraal station van Amsterdam (onze thuishaven).

Het tachtig kilometer lange NHK (toen het Groot Noordhollandsch Kanaal genaamd) is op initiatief van Koning Willem I tussen 1819 en 1824 gegraven, en was toen het grootste kanaal ter wereld. Nadat in 1875 het Noordzeekanaal in gebruik werd genomen, verloor het NHK het grootste deel van haar bestaansrecht.

Na 2 à 2,5 uur varen bereiken wij het centrum van Purmerend, waar aan stuurboord juist voor de sluis gratis passantenplaatsen zijn. Op loopafstand ligt de oude binnenstad met winkels en horecabedrijven.

Na de sluis vervolgen wij onze weg naar het Alkmaardermeer, waarbij wij kunnen uitzien over de oerhollandse polders Beemster, Schermer en Wormer. Aan stuurboordzijde glijden de rustieke dorpen Oost en West-Graftdijk voorbij en wij passeren het gehucht Spijkerboor, in het internationale luchtverkeer bekend om het daar staande gelijknamige luchtbaken. Een uitstapje naar het plaatsje Graft/De Rijp is aan te bevelen, als tenminste de vaste brug met een doorvaart-hoogte van 2,49 m ons daarvan niet weerhoudt.

Langs de Markervaart, bakboord uit net voor het Alkmaardermeer, zijn veel maar ook geliefde ligplaatsen te vinden. Op het meer zelf houdt dat niet over, maar daar kun je wel ankeren.

Doorvaren naar Alkmaar kan ook, maar daar lig je, als er al plaats is, midden in de drukke stad. Uitwijken naar het aangrenzende schiereiland Ouddorp is een optie. Ouddorp is landelijk gelegen met fraaie windmolens, maar de status van de genummerde ligplaatsen langs de Hoornse Vaart is ons niet geheel duidelijk (een vrije ligplaats werd wel eens geclaimd als vaste plaats), maar wij hebben er meerdere malen prettig gelegen. Het is er wel ondiep met een stenige bodem, maar een doerak kan er wel terecht, zolang er maar geen speedboten (zondags met name) -die zich niet storen aan de maximum snelheid van 6 km- het water onder je schip wegtrekken.

Van Alkmaar/Ouddorp gaat het verder Noordwaarts naar één van de "verplichte" stops van deze route, te weten de Hargervaart bij Groet. De Hargervaart is een zijkanaaltje van het NHK, bakboord uit ter hoogte van Zijpersluis. Het NHK loopt hier dicht langs de Noordzeekust. De dorpen Hargen en Groet liggen ten Noorden van de Schoorlse bossen en duinen en ten Zuiden van de Hondsbosche Zeewering. Over een lengte van ca. 1 1/2 km van de Hargervaart zijn ligplaatsen van de Jachthaven Hargen. De dijk langs de vaart geeft beschutting tegen de NW wind. Afhankelijk van de (seizoens-)drukke lig je wel of niet op loopafstand van het dorp. Daar vandaan is het nog wel 2 km naar het strand. Voor minder ge oefende wandelaars is een fiets dus wel een uitkomst.

Na Hargen volgen wij het NHK (wij passeren enkele z.g. schipbruggen, welke op afstand vlot bediend worden na het indrukken van een knop op een dukdalf) tot wij aan stuurboord het kanaal Stolpen-Schagen tegenkomen. Schagen is een streekstadje met een mooi centrum. Voor passanten heeft de jachthaven Jan van Ketel mooie ligplaatsen met goede voorzieningen. Als wij Schagen gezien hebben is er de keus om door te varen naar het oostelijk en nabijgelegen Kolhorn, óf weer terug te keren naar het NHK. In het laatste geval varen wij het beste in één keer door naar Den Helder. In deze stad zoeken wij een ligplaats bij één van de jachthavens, waarbij wij prettige herinneringen bewaren aan de Marine Watersportvereniging.

In Den Helder draait alles om de Koninklijke Marine, off shore activiteiten, visserij en de veerboten naar Texel. Er is een aardig winkelcentrum met bioscoop en het Marinemuseum (bij slecht weer) en niet ver van de stad zijn duinen en strand te vinden (bij goed weer).

Vanuit Den Helder is er voor de niet zeevaardige doerak maar één route, en dat is terug naar het zuiden. Na een paar kilometer ter hoogte van het vliegveld De Kooy kunnen wij bakboord uit door de sluis naar het Balgzandkanaal. Dit kanaal loopt langs de Waddenzee, maar door de hoge zeedijk zien wij daar niets van. Het kanaal eindigt in het Amstelmeer, welke wij met behulp van boeien oversteken naar de ingang van het Waardkanaal. Of er bij de recreatievoorzieningen aan de noordzijde van het meer iets te beleven valt weten wij niet, want door het regenachtige en winderige weer hebben wij die links laten liggen. Er werd in ieder geval gesurft, en de plankzeilers kruisten met enorme snelheid ons betonde vaarwater. Je weet dan niet of zij je wel gezien hebben, dus de voorrangregels laat je dan maar voor wat ze zijn.

Aan het einde van het -aan stuurboordzijde plaatselijk zeer ondiepe !- Waardkanaal varen wij via het Kolhorndiep naar het al eerder genoemde Kolhorn.

Het grote aantal ligplaatsen, waarvan vrijwel allen voor passanten, wijst er op dat Kolhorn in het hoogseizoen een geliefde verblijfplaats is. Kolhorn lag, vóór de grote landaanwinningen in het noordwesten van de toenmalige Zuiderzee, ooit aan zee. De -ook letterlijk- monumentale zeedijk getuigt daar nog van. De Kolhorners in die oude tijden visten op haring en spiering, maar haalden met lichters ook vracht op uit bij Texel ten anker liggende thuisgevaren oostinjevaarders. Pas wanneer deze hun diepgang voldoende verminderd hadden konden deze oceaanreuzen hun weg over de ondiepten van de Zuiderzee naar Amsterdam vervolgen.

Kolhorn is een piepklein museumdorp, ingericht voor wandelaars. Er zijn horecagegelegenheden in verschillende prijsklassen.

Na Kolhorn vervolgen wij onze weg via het kanaal Omval-Kolhorn tot wij Broek op Langedijk -bekend van rode, witte en zuurkool- bereiken. Voor wie daar niet eerder geweest is, is een bezoek aan de museumveiling een aanrader.

Na Broek op Langedijk is het nog maar een klein stuk varen naar Ouddorp/Alkmaar, waar wij weer op het NHK terecht komen.

Bij het Alkmaardermeer kunnen wij voor de terugreis naar Amsterdam kiezen uit de routes Nauernasche Vaart/Krommenie, Zaan/Zaandam of het NHK zoals wij begonnen zijn. Bij de twee eerste routes komen wij terecht op het drukke Noordzeekanaal, maar dat is -uitkijken bij het oversteken natuurlijk- goed te doen, zeker voor schippers zoals wij, die het Amsterdam Rijn Kanaal gewend zijn.

Vaartijden (bij kalme vaart):

| | | |
|-----------------------|-----|---|
| Willemsluis-Purmerend | 2 | u |
| Purmerend-Alkmaar | 3 | u |
| Alkmaar-Harger | 2 | u |
| Harger-Schagen | 2,5 | u |
| (Schagen-Kolhorn) | 1 | u |
| Schagen-Den Helder | 2,5 | u |
| Den Helder-Kolhorn | 3 | u |
| Kolhorn-Broek op L | 3 | u (afhankelijk van bediening spoorbrug) |
| Broek op L-Alkmaar | 2 | u |

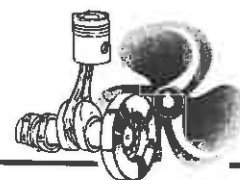
Uw leverancier van :

- Mercedes , DAF , Mitsubishi & Peugeot scheepsmotoren
- PRM , Velvet , Hurth , ZF & Paragon keerkoppelingen
- Marinisatiedelen en sets voor Mercedes , DAF , Peugeot en Volkswagen autodiesels
- Komplete schroefinstallaties met twee-, drie- , vier- of vijfblad scheepsschroeven
- Alle toebehoren voor scheepstechnische installaties

Tevens inbouw

Mobiel service Wij ruilen alles in

Drinkwaard
M o t o r e n



Baanhoek 152 Postbus 265 - 3360 AG - Sliedrecht - Telefoon 0184-412332 - Fax 0184-499925

Energie aan boord.

We gaan het hebben over stroom aan boord van onze boot. Hierin gaan we bespreken hoe we stroom kunnen toevoegen indien we stil liggen. Het is de bedoeling dat we de boot niet teveel hoeven te verbouwen en dat een beetje handig iemand het zelf kan aanleggen. Ook houden we rekening met het feit dat we wat beperkt zijn met de hoeveelheid te besteden ruimte. Dit alles overwegende komen we al snel uit op de optie om zonnepanelen te gebruiken. Deze zijn altijd wel ergens te plaatsen. Men kan dan denken deze te plaatsen op bijvoorbeeld op de woning of indien aanwezig op het stuurhuisdak. Veelal worden deze plaatsen niet gebruikt of ligt het vol met een hoop rommel. (een mooie gelegenheid om je schip eens op te ruimen, een strak schip is een prachtig gezicht.)

Zonne-energie.

Zonne-energie halen we uit zonnepanelen als het om stroom gaat. Er zijn verschillende soorten panelen die ik verder behandel. Zonnepanelen zijn opgebouwd uit meerdere cellen die elk een spanning leveren van ongeveer 0,5 volt. Om een accu te kunnen laden moet het uitgangsvoltage (van het zonnepaneel) hoger zijn dan de accuspanning. Dit komt in de praktijk neer op een spanning van ongeveer 20 volt. (het zonnepaneel is dus 20 volt.). Als we dan het paneel aansluiten op een accu dan zal het voltage zakken tot ongeveer 15 volt hetgeen een goede spanning is voor het laden van de accu.

De zonnecellen:

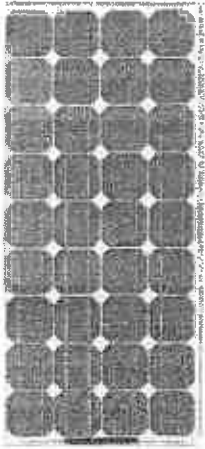
Er zijn 3 soorten zonnecellen die van belang zijn. Deze zijn de volgende :

| | |
|---------------------------|-------------|
| --monocristallyne cellen | 0,0134 W/cm |
| --multikristallyne cellen | 0,011 W/cm. |
| --amorfe cellen | 0,005 W/cm |

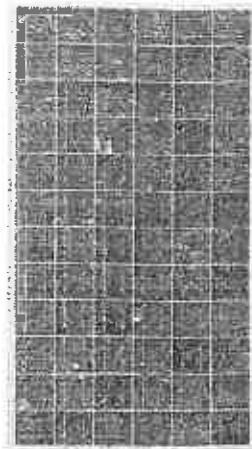
Amforecellen bestaan uit lagen opgedampte silicium op een meestal flexibele drager. Het zijn de goedkoopste maar ook de minst effectieve cellen. Daarbij verliezen ze de eerste twee jaar 15% rendement, zodat van de maximale 8% rendement slechts 6% overblijft. Amforecellen worden bijvoorbeeld veel gebruikt in rekenmachientjes.

Multi-kristallijne cellen komen we het meest tegen door de beste prijs prestatie verhouding. Ze worden gezaagd van een stuk gegoten silicium dat uit vele kristallen bestaat. De effectiviteit ligt tussen de 12 en 14%. Deze cellen gaan niet in capaciteit achteruit.

Monokristallijne cellen worden gezaagd uit een blok silicium dat slechts uit een kristal bestaat en is daardoor een dure manier van fabriceren. De effectiviteit ligt tussen 15 en 16%. Sommige fabrikanten halen zelfs 18%.



Monokristallijne



Multiekristallijne



Amforecellen

De energie opbrengst van een paneel.

De dagopbrengst van een paneel is te berekenen door het piekvermogen van het paneel te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal uren volle zon van die dag.

Dit komt in de maanden mei t/m augustus neer op ongeveer 4-5 uur volle zon per dag. In de winter is aanmerkelijk minder, in december bijv. nog maar 0,5 uur volle zon per dag.

Men moet ook rekening houden met laadverlies. Er gaat nl. ook energie verloren in het laadproces. Niet alle energie die het paneel opbrengt gaat de accu in. Er treed een verlies op van ongeveer 20 %.

Soorten panelen.

Er zijn verschillende soorten panelen. Er zijn flexibele panelen en niet buigzame panelen. Over het algemeen leveren niet buigzame panelen meer energie op dan flexibele panelen. Wel zijn flexibele panelen op een grotere schaal toepasbaar in verband met verschillende eigenschappen die deze bezitten. Zo zijn deze panelen op niet vlakke ondergronde te gebruiken en meestal overloopbaar. Het is dus een overweging waard om te kijken welke panelen we gaan gebruiken. Ik vind het verstandig om te kijken naar de opbrengst van het paneel. Indien het mogenlijk is zou ik zondermeer een vast, niet flexibel, paneel nemen omdat deze per vierkante meter de hoogste opbrengst heeft. Dit gaat dus tekoste van een zo klein mogenlijke ruimte welke op een boot toch al zo schaars is.

Regelapperatuur.

Om er voor te zorgen dat het opladen goed gebeurd moet dit nauwkeurig begeleid worden. We moeten op het goede voltage opladen maar ook niet teveel laden want dan gaat de accu stuk. Om dit alles in de hand te houden gebruiken we een oplaadregelateur, een zogenaamde "spanningsregelaar".

We moeten op het volgende letten:

- de regelaar moet bij te weinig stroom afslaan. Dit gebeurt bijvoorbeeld indien er te weinig licht/zon is. Dan levert het zonnepaneel minder dan 12 volt. Als we deze lagere spanning in de accu laden krijgen we een te lage spanning in de accu. Ook met deze te lage spanning kunnen we de accu vol laden. Dit is zeer slecht voor de accu. (vulladen met bijv. 10 volt kan ook maar dat is zeer slecht)
- de regelaar moet voorkomen dat de accu "te vol" wordt waarbij de laadspanning boven de zogenaamd gasspanning (14,4 volt) zou kunnen stijgen en de accu zou kunnen gaan koken. Bij overschrijding van de gasspanning doet zich dan een sterkere gasontwikkeling in de accu voor. Het gevolg daarvan is dat er water gebruikt wordt. Dat water wordt dan namelijk electrochemisch ontleed in waterstof en zuurstof waarbij een explosief/ gevaarlijk gasmengsel, het zogenaamde knalgas kan ontstaan.
- de regelaar moet ook voorkomen dat er geen stroom terug loopt van de accu naar het zonnepaneel. (dit als er geen stroom door het paneel wordt geleverd bijv. s'nachts.). Op deze wijze kan het zonnepaneel geen stroom verbruiken.

Nog een kleine bijzonderheid die van toepassing is op de nieuwe generatie laadregelaars;

Zowel het teveel toevoegen van energie, en daardoor een te volle accu krijgen, als het te diep ontladen van de accu, word dus door een spanningsregelaar begrensd. Door het in de hand houden van deze twee niveaus word de levensduur van de accu aanzienlijk verlengd.

De spanningsregelaar is daarbij voor zonne-energie instalaties een van de allernieuwste ontwikkelingen. Behalve dat deze regelaar er onderandere voor zorgt dat de maximale laadspanning begrensd word om te voorkomen dat de gasspanning wordt overschreden, is nu ook een elektronische schakeling ingebouwd die van tijd tot tijd de maximale toegestane laadspanning doelbewust wel boven de gasspanning laat komen. Door dit gecontroleerd laten doorkoken van de accu wordt de accuvloeistof goed door elkaar geschud. Dit is voor de levensduur bijzonder belangrijk want als er in een loodaccu lange tijd geen gasontwikkeling plaatsvindt en dus ook het accuzuur niet in beweging komt dan kan het zuur zich in lagen van verschillende soortelijk gewicht gaan opstapelen. Daardoor stijgt het lichtere zuur in de accucellen naar boven en komt het zwaardere zuur onder in de cellen terecht. Dit heeft ook een nadelige invloed op de loodrecht in het accuzuur hangende loodplaten vanwege onregelmatige sufaatafzetting met als gevolg een verminderde capaciteit van de accu. Samenvattend heeft 'enige tijd goed laten doorgassen van een loodaccu' tot gevolg dat het accuzuur een gelijkmatig soortelijk gewicht behoudt, de porieen van de loodplaten worden ontdaan van sulfaatafzettingen, de capaciteit van de accu optimaal blijft en in die tijd wordt doorgeladen tot min. 14,8 volt waarna er gesproken kan worden van een echte volle accu. Overgens geldt deze toepassing nadrukkelijk niet voor de zogenaamde GEL-ACCU'S waarbij de accuvloeistof in een gelsubstantie is opgenomen. Deze accu's mogen NOOIT blootstaan aan een OVERVOLTAGE.

Zes tips om bij het inbouwen rekening mee te houden:

1. Een paneel levert alleen de volle opbrengst als er geen schaduw op valt. Zoek daarom een schaduwvrije plek op de boot bij het inbouwen.
2. Panelen die meer vermogen kunnen leveren dan 5 wattpiek, mag je niet gebruiken zonder laadregelaar. Die voorkomt dat ook bij langdurige afwezigheid de accu's niet boven de gasspanning van 14.4 volt worden geladen. Gebeurt dit wel dan verkort dit de levensduur van de accu's en komt er knalgas vrij.
3. Houd tussen het dek en de panelen een ventilatie spleet van enkele centimeters, zodat het paneel koel blijft. Als de cellen warm worden loopt het vermogen terug. De speciale flexibele panelen mag je wel direkt op het dek lijmen.
4. Kies voor aan boord een paneel dat een stootje kan velen en waarop je kan lopen.
5. Bevestig het paneel zo dat dieven moeite moeten doen om het te stelen.
6. Hou het paneel schoon. Vuil en zout aanslag laten de opbrengst met 10 tot 15% dalen.

Wijzelf varen al meerdere jaren met een zonnepaneel. Sinds 02-04-2001 zijn we in het bezit van een Doerak 800 ok. (de mooiste boot ooit voor ons.) Wij hebben een vast stuurhuisdak waarop een zonnepaneel ligt. Dit is een paneel van Siemens. Het is een monokristallijne solarmodule M 75 S. , opbrengst max. 75 Watt. Deze is gekocht bij Conrad Electronics en heeft een laadregelaar van het type Conrad 8/0. Het is een vast paneel, dus niet overloopbaar of buigzaam. In ons geval is opbrengst belangrijker dan de laatst genoemde eigenschappen daar het paneel ' veilig'op het dak van het stuurhuis ligt. Wij hebben nooit meer een stroomprobleem, de accu's zijn altijd vol. Ook tijdens onze afwezigheid gedurende de periodes dat we er niet zijn , in onze havenbox bijvoorbeeld, worden de accu's veilig volgeladen / volgehouden. Ook het naar huis halen van de accu's in de winter is niet meer nodig, ze worden nl. vol gehouden. We gebruiken ook geen walstroom meer en kunnen gerust zonder problemen dagen echt stilliggen. (geen stroomdraaien met de motor meer.)

Ik hoop dat onze vrienden , medewatersporters aan deze informatie wat hebben. Ik ben geen expert maar heb de bedoeling gehad m'n opgedane ervaring / kennis te delen met hun in de hoop dat ik ze daarmee heb kunnen helpen. Indien er verder vragen zijn kan eenieder mij altijd benaderen. Ik hoop dan eventueel verder te kunnen helpen.

Vriendelijke groeten van:

Willy en Marian Heeren
Dragonberg 44.
4708 DV Roosendaal.
Tel. 0165 560318.

Naschrift van de redactie,

Bij navraag bij de heer Heeren blijkt het volgende: het zonnepaneel is aangesloten op een lichtaccu met een capaciteit van 120 A.h. Het zonnepaneel is van het type M 75 S en kost € 336.00 en de bijbehorende laadregelaar type 8/0 kost € 41. De apparatuur wordt geleverd - met een duidelijk inbouwvoorschrift - door het elektronica postorderbedrijf Conrad info tel.0800-099 66 00 of www.conrad.nl.

Wij noemen haar "Hydra"

In de zomer van 2000 hebben mijn vrouw en ik aan doerakverhuurder en -bouwer Holiday Boatin in Sneek gevraagd voor ons een nieuwe Doerak, type LX 900, te bouwen. De geplande oplevering was in het voorjaar 2001, dus was er alle tijd om een geschikte naam voor het schip te bedenken.

In de praktijk bleek dat nog niet zo eenvoudig, omdat onze voorkeuren nogal uiteen bleken te lopen.

Mijn echtgenote Leni zocht het in de richting van vriendelijke meisjesnamen, welke volgens mij niet passend waren voor een stoere Doerak, en ikzelf had een sterke voorkeur voor de naam "Oberon", waar Leni absoluut niet mee leven kon.

Dat ik sentimentele jeugdherinneringen koesterde aan het vrachtschip Oberon van de KNSM, waarop ik van februari 1965 tot april 1966 (toen verkocht naar Griekenland!) als olieman heb gevaren, kon haar niet vermurwen.

De impasse hebben wij toen maar opgelost door Leni de keuze te laten maken uit een door mij opgesteld lijstje van -voor Doeraks geschikte- Grieks mythologische namen van andere KNSM schepen.

Haar keuze viel op "Hydra". In de wetenschap dat Oberon de koning der elfen -eigenlijk niet zo erg stoer dus- was, had ik achteraf wel vrede met de gang der zaken.

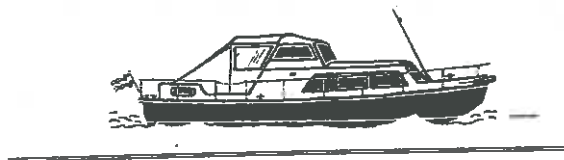
Hydra was de reusachtige waterslang welke de halfgod Hercules (ook wel Heracles genoemd) als één van zijn twaalf werken moest verslaan. De Hydra had negen koppen, die er na het afslaan direct weer aangroeiden, terwijl de middelste kop onsterfelijk was. Desalniettemin bracht Hercules deze opdracht tot een goed einde.

In de diergeneeskunde is Hydra de naam van een kwaadaardige kwalpoliep, en tenslotte ligt in de Egeïsche zee het Griekse eiland Hydra (56 km² groot, boomloos en ca 3000 inwoners).

Wij dachten een tamelijk originele scheepsnaam te hebben gevonden, maar in de Schuttevaer - weekblad voor de beroepsvaart- van 6 januari 2001 staat een foto van het binnenvaartschip Hydra, welke klem raakte tussen de oevers van de Hunte en bij vallend water door midden brak. In juli 2001 komen wij vervolgens op de Oude IJssel ter hoogte van Haastrecht ook nog twee motorjachten tegen met de naam Hydra.

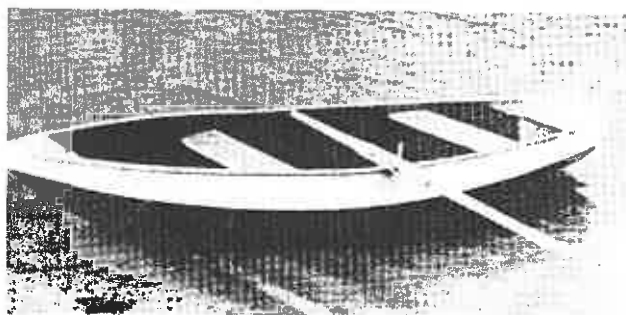
Natuurlijk is dat geen reden om over een naamswijziging te denken, waar ook geen zegen op rust zo wordt wel gezegd, want intussen zijn wij zeer gehecht geraakt aan onze Doerak en haar naam.

Rob en Leni Roelofsen



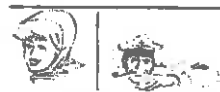
Over roeiboten en strijkijzers

door Frank Koorneef



Als vervolg op het stukje in dit blad over de EISTA WERF dit keer iets over de 'voorgangers' van de Doerak. Iedereen weet dat de EISTA WERF begonnen is met het bouwen van roeiboten. Hoe die roeiboten eruit zagen is misschien minder bekend. Daarom hier iets meer informatie over deze 'Eista superbout'.

Het eerste model dat van stapel liep op 'Landgoed Nederhemert afdeling constructie', zoals de werf volgens het allereerste foldertje toen nog heette, had als afmetingen 4m bij 1.35m met een diepgang van 0.55m. Het gewicht was 160kg. De roeiboot werd gemaakt van plaatstaal van 2mm dik. De eerste foldertjes spreken onder andere van "Plezierig nieuws voor ieder die op het water in zijn element is... Voor hengelaars en schippers, voor tuinders en boeren, voor artsen en aannemers, voor jagers op waterwild en allen die -voor arbeid of genoeg- vaak op het water zitten of... willen zitten. Nu is er een watervlugge, plaatstalen roeiboot voor nog geen 300 gulden! Een boot die geen extra onderhoud vraagt, maar goed is voor minstens 25 jaar trouwe dienst op meren, plassen en rivieren. Die extra licht is door het gebruik van Eista-plaatstaal. Die alles biedt, wat U van een 1^e klas boot kunt verlangen. Een lichte, snelle en solide roeiboot voor een lichte prijs!" Nadat er zeer veel vraag kwam naar dit roeibootje verscheen al gauw een

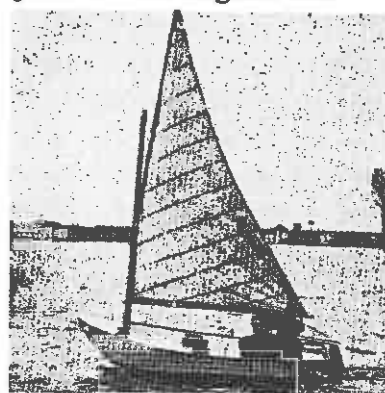


Eista

für
glückliche
Fahrt!



zeiluitvoering. Het gaffeltuigje, met grootzeil en fok, had een zeiloppervlak van 8m². Het jaar daarna kwam er een kleiner en een groter model roeiboot. Het kleinste model was 3m lang, 1.30m breed en 0.45m diep. Omdat ook hier gebruik werd gemaakt van staalplaat van 2mm was het gewicht slechts 95 kg. Ook deze roeiboot was als zeilbootje te krijgen. Het zeiloppervlak was 4.5m². Het grootste model was 5m lang, 1.60m breed en 0.60m diep. Het vlak van dit model was gemaakt van 3mm staalplaat, de zijden waren 2.5mm dik. Dit leverde een gewicht op van 275kg. De zeiluitvoering had een tuig van 15m².



Dit jaar heeft de heer van Wassenaer, toenmalig directeur van de EISTA WERF, eens uitgerekend hoeveel roeiboten er gebouwd moeten zijn. Gedurende een jaar of 10 werden ongeveer 20 stuks per week afgeleverd met een gemiddelde van 45 weken per jaar. Dat betekent dat er tegen de 9000 Eista-roeiboten rondgevaaren moeten hebben in de afgelopen jaren.

En nog steeds varen veel van deze roeiboten rond, want dit jaar tijdens een

vaartocht op de Linge zagen we zeker een stuk of tien Eista-roeibootjes liggen, waarvan sommigen nog in perfecte staat. Ze zijn te herkennen aan het koperen 'Eista' werfplaatje op het voordekje.

Naast de roeiboten had de EISTA WERF ook kano's op het programma staan. Deze kano's waren als één- en als tweepersoons uitvoering



De Doerak is niet bepaald de enige stalen motorboot die op de EISTA WERF gebouwd is geweest. In totaal zijn er meer dan 40 verschillende stalen schepen, waarvan natuurlijk ruim 20 Doerakmodellen, ontwikkeld geweest in de ongeveer 20 jaar die de werf heeft bestaan. Daarnaast heeft men ook nog ruim 10 polyester schepen ontwikkeld en gebouwd. Dit keer in ons clubblad aandacht voor twee stalen broertjes van de Doerak, de Karbouw en de Tarpan.

De Karbouw



DAAR IS IE DAN! EISTA 'S nieuwste waterbuffel! Geschapen voor toprecreatie op alle vaderlandse wateren. Met zijn moderne en veilige leef-, woon- en vaareigenschappen heeft hij 't dan ook hélemaal! Stabiel en betrouwbaar is de zwaargebouwde stalen sleepbootromp. Zuinig, de sterke dieselmotor. Modern de hydraulische aandrijving en –stuurbediening. Fraai, de teakhouten afwerking in het interieur. Het stoere karakter en het ongekende comfort maken de schipper tot de trotse bezitter van een echt schip.

Tot zover de folder van de in 1972 voor het eerst op de HISWA gepresenteerde Karbouw, een schip speciaal voor de verhuurmarkt. De Karbouw werd ontwikkeld in samenwerking met toenmalig EISTA-agent voor Noord Nederland en Doerakverhuurder Roorda's Jachtsport in Terhorne. De Karbouw is evenals de Doerak ontworpen door Dick Lefeber.

Indeling

In de salon annex stuurhut behalve een voordeur naar de voorkuip, bekend van de Doerak 650, ook een L-vormige zitbank. De binnenbesturing zat helemaal voorin het schip, naast de 'voordeur'. Als je een trapje af naar beneden liep kwam je in de kombuis met 2,5 pits gascomfoor en koelkast, met daar tegenover aan stuurboord het toilet met douche. Nog verder naar achter waren twee tweepersoons hutten tegenover elkaar te vinden. Op het dak van de kajuit was nog een buitenbesturing geplaatst.

Helaas is de Karbouw nooit een groot succes geworden, er zijn er ongeveer 4 van gebouwd. Eén van die vier is een aantal jaar in de verhuur geweest bij een bedrijf in Aalsmeer. Nog even een citaat uit de folder:

Wat heeft de Karbouw nog meer?

RUIMTE!!!

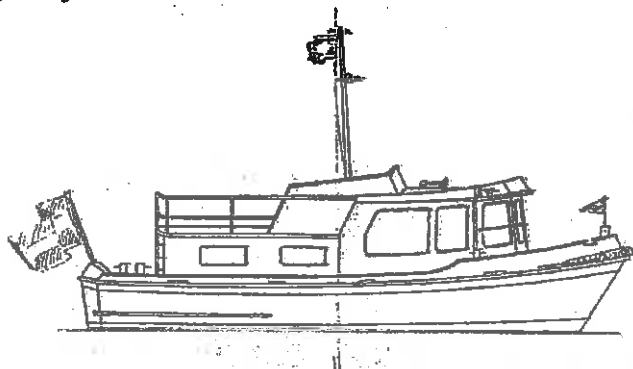
Ruimte...om met zessen of achten te slapen in drie aparte 'cabins'.

Ruimte...om fijn te leven in de grote stuurkajuit.

Ruimte...om te zonnebaden of lekker uit te waaien op het familieachterdek met 2^e besturing.

Ruimte...om te vissen of te niksen in de voorkuip.

*Ruimte...om te kokkerellen in de moderne kombuis.
 Ruimte...in de douche-toilet met warm en koud water en vanaf alle hutten bereikbaar.
 En voor Uw veiligheid en gemak: ruime dekken en gangboorden, bolders en stootwillen,
 ramen, luiken en deuren, zoals op een echt schip betaamt.
 Stap aan boord van de Karbouw!!!
 Kijk zelf en weet dan: Dat is 'm nou!*



Lengte 9.00m
 Breedte 3.30m
 Diepgang 0.90m
 Gewicht 6500 kg
 Motor Peugeot diesel 4 cyl. 50 pk
 Hydromarin hydraulische aandrijving met Morse eenhandle schakeling
 Brandstoftanks 2 x 200 L
 Drinkwater 2x 200 L

De Tarpanserie



De stalen Tarpan's werden ontwikkeld voor mensen die aangetrokken werden door de stoere, tijdloze en typisch Hollandse lijn van de EISTA-schepen, maar die tegelijkertijd het typische Doerak uiterlijk niet zo konden waarderen. Ook de Tarpan's vormden weer een serie, er was een 7.50m, een 8.50m, een 9.50m en een waarschijnlijk nooit gebouwd ontwerp voor een 10.75m.

Veel kenmerken van de Doerak zijn terug te vinden in de Tarpan: behalve het tijdloze stoere uiterlijk ook de grote stabiliteit en vooral de grote binnenruimte. Er zijn nooit veel Tarpan's in staal gebouwd, het aantal is ergens rond de tien à vijftien blijven steken. Overigens is de Tarpan ook nog in polyester gebouwd geweest, met een totaal ander uiterlijk. Evenals de Doerak is de Tarpan ook weer ontworpen door Dick Lefeber. De Tarpan is in productie geweest rond 1969.

Indeling

De indeling van de voorkajuit was als volgt: aan bakboord een dinette met een hangkastje ernaast. Hier tegenover aan stuurboord was het toilet en daarvoor het kombuis. In de voorpiek een dubbel bed.

In de folder staat het allemaal erg mooi beschreven:

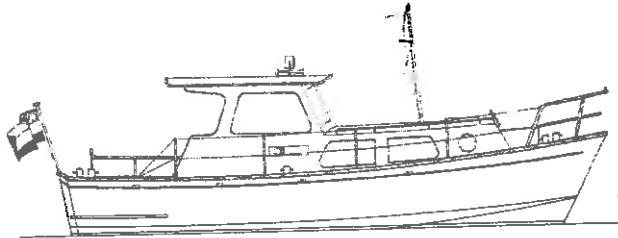
De veilige familiekruiser voor grote tochten. Stoer, sterk en toch elegant. Soepel in zeegang, ideaal op ruw water. Veel ruimte buiten en binnen. Gemakkelijk te varen, eenvoudig in onderhoud. De Tarpan is een echt schip waarmee U



heerlijk kunt varen, gemaakt van degelijk materiaal en waar weinig onderhoud aan is, omdat overbodig sierwerk vermeden is. Een schip met een forse zeeg en bovenal veilig, door een hoge zeereling en zeer goede vaareigenschappen als grote manoeuvreerbaarheid en stabiliteit.

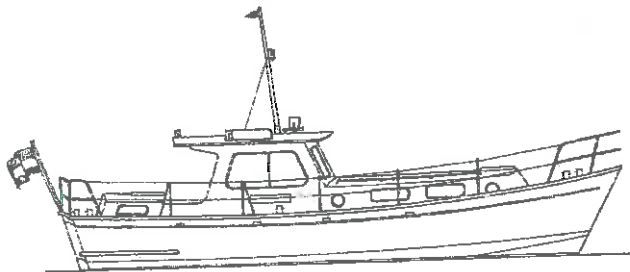
Een schip voor alle Nederlandse wateren, waarbij U het IJsselmeer en de Zeeuwse stromen niet hoeft te mijden.

Tarpan 850



Lengte 8.50m
Breedte 3.10m
Diepgang 0.85m
Motor Peugeot diesel 4 cyl. 50 pk
Brandstoftanks 200 L
Drinkwater 200 L

Tarpan 1075



Lengte 10.75m
Breedte 3.40m
Diepgang 1.00m
Motor Ford diesel 4 cyl. 71 pk met kielkoeling
Brandstoftanks 250 L
Drinkwater 250 L

Internetsite over de EISTA WERF

Over alle schepen die bij de EISTA WERF gebouwd zijn is er een speciale website, die door ondergetekende beheerd wordt. Er zijn speciale pagina's waar de complete Doerakserie te vinden is, ook de modellen waar er maar één of enkele exemplaren van gebouwd zijn. Verder heeft de historie van de EISTA WERF, van de eerste roeiboort tot de laatste Doerak, een plek op de internetsite. Tevens is de tewaterlating van een nieuwe Doerak 600 (in 1975) te volgen. Een 'virtuele rondleiding' op de werf, waar je kan zien hoe o.a. Doerak en Marak gebouwd werden, is in voorbereiding. Het internet adres is: www.eista.net

Komt allen kijken!

0-0-0-0-0-0

DOERAKKRIEBELS.

Het is prachtig vriesweer. De zon schijnt stralend in een strakblauwe hemel. Op de singel tegenover ons huis zijn kinderen aan het schaatsen. De kinderen die het al een beetje kunnen, ploeteren achter een keukenstoel. De kleintjes voortkrabbelend aan de hand van hun vader of moeder. Stoere knapen van een jaar of tien laten zien wat zij al kunnen. Een valpartij meer of minder doet er niet toe. Meisjes op witte kunstschaatsen doen Sjoukje Dijkstra na. Bij deze winterpret is vrolijkheid troef.

De dagen zijn aan het lengen en de zon doet de mensen goed. Winterdepressies verdwijnen als sneeuw voor de zon. Degenen die voorheen nog met gebogen hoofd liepen, dragen nu het hoofd fier omhoog. Een glimlach ligt rond de lippen.

De feestdagen zijn voorbij. De kerstboom is afgetuigd. Ballen en overige versierselen liggen geduldig in vlocipapier te wachten tot zij aan het eind van het jaar de boom weer in mogen.

Hoe gezellig en knus kerstmis en oud-en-nieuw ook zijn, in januari krijg ik de kriebels. Steekt een sneeuwkllokje op een beschut plekje in de tuin het kopje al boven de grond? Natuurlijk realiseer ik me, dat er nog wel een elfstedentocht kan komen, er veel sneeuw kan vallen, maar toch !

Steeds vaker kijk ik in de kasten waar de spullen van de boot liggen opgeborgen. Het lijkt nog maar zo kort geleden, dat we in het najaar beddengoed enz. enz. van de boot hebben gehaald. De tijd mag men niet dwingen, zeker niet als je ouder word, maar tussen gevoel en verstand bestaat een groot verschil. Ik verlang naar het voorjaar en de start van het nieuwe bootseizoen. Een praatje maken met de mensen in de jachthaven. Wat hebben zij beleefd tijdens de winter? Hopelijk alleen maar goed nieuws.

Voor het eerst naar de legakker. Kijken hoe het met de bomen en struiken staat, die we in het najaar flink hebben teruggesnoeid. Een staartje van de bloeiende forsythia krijgen we nog mee. Zijn onze 'eigen' zwanen, futen en eenden er nog? Heeft Klaartje, onze manke eend de winter overleefd? Wie weet zitten de duiven weer in de berkenboom te broeden.

Een tocht maken door de trekaten om te kijken of er na de storm die er is geweest akkers of bomen zijn omgewaaid.

De Loosdrechtese Plassen op om de motor goed warm te laten worden. Het blijft spannend! Allemaal vragen, die straks worden beantwoord.

Laat ik nu maar stoppen met dagdromen, want als ik naar mijn eigen National Geographic Channel kijk in de achtertuin, zie ik dat het nog volop winter is.

Op de voedertafel zit het roodborstje te smullen van de vlokken haverhout. Dit roodborstje zit steevast iedere dag tegen het ochtendgloren op de vensterbank naar binnen te gluren, alsof ze wil zeggen: 'Krijg ik nog iets eten of niet!'. Kool- en pimpelmezen doen zich tegoed aan de pindaslinger en vetbollen. De mussen ruziën als vanouds om iedere kruimel brood. Een merel rommelt onder de beukenhaag tussen de dorre bladeren op zoek naar insecten. De bessen die nog aan de struiken zaten zijn allemaal opgepeuzeld. Het is een drukte en gekwetter van belang. Zeker als de spreeuwen erbij komen, is het eten niet aan te slepen. Straks als de vorst over is en de aarde zacht kunnen de vogels zelf hun kostje weer bij elkaar scharrelen. Zover is het nog niet, dus trotseren we de kou en wat er aan nattigheid uit de lucht kan vallen, tot het voorjaar komt.

Graag besluit ik mijn verhaaltje met u allen een gezond en gelukkig 2002 te wensen met veel vaarplezier.

Schoonhoven, 5 januari 2002.

Riet Hovener-Peper.

==== Organisatie Pinkstertochten ====

Het is een ieder bekend dat elk jaar met Pinksteren één of meerdere Pinkstertochten worden georganiseerd. Was het in het verleden zo, dat meestal in het midden en zuiden van het land door een goedwillend clublid een Pinkstertocht werd voorbereid, gelukkig worden er de laatste jaren ook in het noorden Pinkstertochten georganiseerd.

Vaak hoor ik binnen de Doerakclub leden zeggen " de organisatie van zo'n tocht is niets voor mij ik zou niet weten wat ik allemaal zou moeten doen". We hebben daarom eens op een rijtje gezet waar je zoal rekening mee moet houden bij het voorbereiden en uitvoeren van een Pinkstertocht.

Een Pinkstertocht wordt in de regel op de zaterdag vòòr Pinksteren om 14.00 uur geopend en eindigt op de tweede Pinksterdag om 13.00 uur, we moeten namelijk rekening houden met leden die zich in verband met hun werkkring alleen van zaterdag t.e.m. zondag vrij kunnen maken

Allereerst moet je vaststellen: wil je een tocht organiseren waarbij een gezamenlijke vaartocht gemaakt gaat worden of kies je voor een activiteit op de wal (combinatie is natuurlijk ook mogelijk). Weet je eenmaal welke inhoud je aan de tocht wilt geven dan moet je op zoek naar een geschikte locatie waarbij de mogelijkheid aanwezig is voor het onderbrengen van ca. tien Doerakschepen die direct bij elkaar een ligplaats kunnen vinden. Denk daarbij ook aan faciliteiten voor de opening en sluiting van je Pinkstertocht, ga er van uit dat de Pinksterdagen in het jaargetijde vallen waarbij helaas het weer ons parten kan spelen, als een overdekte ruimte gebruikt kan worden is dat mooi meegenomen.

Maak vooraf goede afspraken met de havenmeester waarbij de liggelden (wel of niet op grond van een eenheidstarief) en eventuele bijkomstige kosten vastgelegd worden.

Ga na of er en zo ja welke kerkgenootschappen in de naaste omgeving zijn, stel je op de hoogte van naam adres en telefoonnummer van een arts in de directe omgeving van de jachthaven. Het is voor de deelnemers prettig als zij de beschikking krijgen over foldermateriaal en een overzichtskaartje van de omgeving, de plaatselijke V.V.V. kan je daarbij helpen.

Het is gebruikelijk dat op eerste Pinksterdag een gezamenlijk diner gebruikt wordt, zorg dus vooraf voor een gelegenheid - op loopafstand van de jachthaven - en maak afspraken over de keuze van het menu, denk aan de mogelijkheden van zonodig aangepaste menu's. Het is handig als je een vaste prijs per persoon overeenkomt, zo mogelijk inclusief consumpties.

Je moet bij het vaststellen van het programma rekening houden met het weer, een geplande vaartocht kan bij een te harde wind afgelast moeten worden en zorg dat je dan een alternatief programma achter de hand hebt.

Enkele vaste programmapunten zijn:

Op zaterdag vanaf ± 12.00 binnenkomst van de deelnemers, zorg voor een duidelijk herkenningspunt bij de haven (bij de secretaris is een grote Doerakvlag in bruikleen verkrijgbaar). Op de steiger moet iemand aanwezig zijn die de deelnemers naar hun plaatsen dirigeert en even een lijntje kan aanpakken.

De opening is om 14.00 uur, zorg voor een aangeklede koffie .De opening vindt bij voorkeur plaats op de wal of bij slecht weer overdekt of in een (grote) Doerak. Aansluitend gelegenheid voor de deelnemers om te foerageren wel of niet in combinatie met een gezamenlijke activiteit.

De zaterdagavond wordt meestal doorgebracht op de eigen schepen, er zijn vaak deelnemers die met oude bekenden even willen bijpraten.

De zondagmorgen kan - naar wens van de deelnemers - besteed worden aan een kerkbezoek wel of niet in combinatie hiermee een gezamenlijk koffie.

De zondagmiddag is in principe bedoeld voor een gezamenlijke vaartocht in de omgeving eventueel in de vorm van een puzzeltocht. De vaartocht wordt traditioneel onderbroken door de "Sherrystop" het is handig om van tevoren je te oriënteren op een geschikte afmeerplek.

Het diner wordt in de regel vanaf ± 18.00 uur gehouden en vaak in combinatie met een aperitief. Na het diner de bekendmaking van de uitslag en prijsuitreiking van de eventuele puzzel tocht. Regel ook even wie van de deelnemers het verslag van de Pinkstertocht zal schrijven!!!

Op Pinkstermaandag wordt een afscheidskoffie gehouden en wordt aan de deelnemers het herinnerings vaantje uitgereikt. De Pinkstertocht wordt dan om 13.00 uur met het strijken van de Doerakclubvlag afgesloten.

Er zullen in de regel deelnemers zijn die nog wat langer willen blijven en wel dan niet gezamenlijk een tocht willen organiseren, dit valt uiteraard buiten de verantwoording van de organisator van de Pinkstertocht.

Het is gebruikelijk dat je via het clubblad en of ledenvergaderingen bekend maakt dat je een Pinkstertocht gaat organiseren en geef daarbij in grote lijnen aan wat het programma inhoudt en wat de kosten per deelnemer kunnen zijn. Laat in het clubblad een aanmeldformulier opnemen en geef duidelijk aan dat men dan pas als deelnemer staat genoteerd als de kosten per inschrijving zijn betaald.

Bij het opstellen van de begroting kan je uitgaan van de door het bestuur opgestelde "Sherrysleutel" Per zes deelnemers heb je 1 liter sherry nodig, voor de geen alcohol gebruikers 1 blikje frisdrank en per kind 2 blikjes frisdrank.

Voor bovengenoemde drankjes, eventuele hartige hapjes, kosten van rondschrijven inclusief programmaboekje aan de deelnemers, kopieën en portokosten, kan je maximaal € 7,— per persoon bij de penningmeester declareren (gaarne voorzien van kassabonnen) waar je tevens de benodigde herinneringsvaantjes kunt bestellen.

Het is gebruikelijk dat één van de deelnemers een attentie voor de organisator verzorgt voor een bedrag van € 7,— en bij de penningmeester declareert.

Voor nadere informatie kan je het beste contact opnemen met die leden waarvan bekend is dat zij ervaring hebben opgedaan met de organisatie van een Pinkstertocht.

Wij verwachten dat je aan de voorbereiding en uitvoering evenveel plezier zult beleven zoals de andere leden die je reeds voorgingen. De deelnemers zullen je inzet in deze zeer op prijs stellen!!!!

En je weet, tijdens de najaarsvergadering krijg je als dank een fraaie penning voor de door jou genomen moeite en inzet.

Pinkstertocht Hattem

Dit jaar willen wij de "noordelijke" Pinkstertocht organiseren in Hattem. Hattem is een heuse "stad" een paar kilometer van Zwolle stroomopwaarts aan de Gelderse IJssel.

Hattem beschikt over een leuk gelegen passantenhaven bij de ingang van het Apeldoorns kanaal.

Zaterdag 18 juni: ontvangst vanaf 12.00 uur in de haven van Hattem.

Om 14.00 uur komen wij samen in het Nederlands Bakkerijmuseum "Het Warme Land" Onder het genot van en aangekleed kopje koffie wordt het Pinksterweekend geopend. Een medewerker van het museum zal ons het verhaal van "Het Warme Land" vertellen, daarna is er gelegenheid in het museum rond te kijken.

Daarna is er gelegenheid om in Hattem rond te kijken, wij zullen trachten een wandeling uit te zetten. Let daarbij goed op wat u ziet, zoals de deelnemers van de Pinkstertocht in "Vollenhove" weten zal er in de prijsvraag een aantal vragen verwerkt zijn over de bezienswaardigheden.

Zondag 19 juni: voor diegenen die dat willen is er gelegenheid tot het bezoeken van de kerkdienst. Na een gezamenlijk kopje koffie gaan wij een stukje varen op de IJssel. Omdat wij daarbij geen aanlegplaats tegenkomen voor de sherrystop, zal deze aansluitend in de haven worden gehouden. Daarna kunnen de vragen worden ingevuld en ingeleverd.

's Avonds om 20.30 uur het diner in een knus restaurantje, waar wij een driegangen diner krijgen voorgeschoteld het welkomstdrankje is inbegrepen. Ook zal de uitslag van de prijsvraag worden bekendgemaakt.

Maandag 20 juni: om 11.30 uur nemen wij onder het genot van een kopje koffie bij de Olga het weekend nog eens door, daarna volgt het afscheid.

Er is plaats voor maximaal 12 boten en/of 30 personen. De kosten bedragen € 30,- per persoon.

Het liggeld moet ter plaatse aan de havenmeester worden voldaan.

Voor vragen kunt u mij bellen op 0523-614739.

Ondergetekende neemt deel aan de Pinkstertocht in Hattem

Naam :.....
Adres :.....
Postcode :.....
Plaats :.....
Scheepsnaam :.....
Aantal personen :.....
Voornamen :.....

Eventueel diner wensen: zoutarm / vegetarisch (omcirkelen indien gewenst)

Ondertekening:

.....

A.u.b. zenden voor 15 april naar:

H.M. Wolters
De Lisdodde 5
7702 AA Dedemsvaart

of per e-mail : martinwolters@hetnet.nl

De aanmelding is geldig zodra de kosten á € 30,- p.p. zijn overgemaakt op giro 1995055 uiterlijk 15 april.

Schilderonderhoud

In de najaarsvergadering is door mij toegezegd op het onderwerp onderhoud en schilderwerk nader terug te komen omdat er met name aan de Doerakschepen vaak verfproblemen met blaasvorming voorkomen.

De levensduur en kwaliteit van elk verfsysteem staat en valt met de voorbehandeling van de (stalen) ondergronden en de omstandigheden waaronder het materiaal wordt bewerkt. Roestvorming gaat onder de verflagen door en schilderen over een over een vochtige ondergrond leidt onherroepelijk tot blaasvorming en afbladderen.

Bij de Eistawerf heeft men in eerste instantie mogelijke roestvorming als volgt willen ondervangen. Na het in elkaar lassen van de romp en opbouw wordt het staaloppervlak grondig ontroest en gereinigd en daarna voorzien van een zinklaag, in die tijd van de bouw van de eerste Doerakschepen was dit systeem een unieke en naar het zich liet aanzien een uitermate doeltreffende manier van oppervlakte behandeling

Waar men echter te weinig rekening mee heeft gehouden is het simpele feit dat twee ongelijkwaardige metalen onderling - onder bepaalde omstandigheden - een chemische reactie teweeg kunnen brengen. In het ongunstige geval kan op den duur een lichte mate van gasvorming ontstaan, denk hierbij aan het chemisch proces binnen een accu en de toepassing en de werking van de anoden onder een schip. Zie in dit verband ook het artikel "duurzame bescherming van stalen schepen" zoals vermeld op pagina 8 van het voorjaarsnummer jaargang 2000 van het Doerakclubblad

Het is duidelijk dat bovengenoemde gasvorming een dusdanige blaasvorming kan veroorzaken dat een spoedige behandeling noodzakelijk wordt

Ondiepe scheuren, blazen en of loslatende plamuur zal intrekken van vocht tot gevolg hebben en wel op een dusdanige wijze dat het vocht op een groot oppervlak onder de verfhuid zich zal voortzetten.

Steek de blaas en eventuele loszittende plamuur in ruime mate weg, ga zeker tot ca. 10 cm. buiten het shadevlak. Daarna de overgang van verf naar stalen ondergrond ruim en glooiend schuren, de overgang zal dan ongeveer 5 á 6 cm. bedragen, u kunt rustig over de zinklaag heen schuren. Als dit schuren op de juiste manier gebeurt is uitvullen met plamuur eigenlijk niet nodig.

Ik ga ervan uit dat uw boot is behandeld met één componentenverf van Sikkens, gebruik dan ook bij reparatie de producten van Sikkens.

Eerste laag: opzetten met 2C Epoxy Coating bij een verdunning van 40% (in feite is dit inwassen van Epoxy Coating), als dit is opgedroogd kunt u duidelijk de overgang van staal naar verf zien en of de verfrand goed vastzit. Bij niet goed vastzitten zal de coating onder de verfrand doortrekken.

Tweede en derde laag: opzetten met 10% verdunde 2C Epoxy Coating, na droging als hechting één laag 2C Heavy Coat aanbrengen. Wilt u toch plamuren doe dit dan tussen de tweede en derde laag Epoxy Coat in.

Hierna kunt u, na twee maal behandelen met grondlak, in twee lagen met Rubbol AZ in kleur afschilderen.

Diepe scheurtjes in de lak zitten meestal in de keiharde, dikke epoxyplamuur en niet in de zachte rijplamuur (de eerste laag over de verzinkte huid).

Meestal is de hechting op de romp nog uitstekend en is de laag dik waardoor het niet mee zal vallen de epoxy te verwijderen.

Allereerst dient u de scheuren en of krassen in een V vorm tot op de huid uit te krabben, daarna plamuren met een twee componenten polyesterplamuur. Deze plamuur is sneller droog dan de vroegere epoxyplamuur (droogtijd ca. één uur). Daarna gladschuren en overschilderen, eerst twee- maal met gewone primer of grondverf om daarna met aflak in kleur afwerken.

Op welke wijze gaan we te werk, gaan we rollen of met de kwast aan de gang een ieder heeft zo zijn voorkeur. In het algemeen kiest men om een mooi glad oppervlak te krijgen voor de kwast en voor bijvoorbeeld het aanbrengen van antislip dekverf of het behandelen van het onderwaterschip voor de roller.

Bij het schilderen van de romp en opbouw kies ik persoonlijk voor een combinatie van roller en kwast en dit gaat het mooiste als je het met z'n tweetjes kan doen (is nog gezelliger ook). De één zet een vlak op, de ander verdeelt met de kwast de verf. de eerste rolt met een goed verzadigde molton roller na en de ander strijkt met een goede langharige slappe kwast na. Werk altijd in verticale banen met een oppervlak van een kwart tot een halve vierkante meter en pas op voor zakkers.

Zorg altijd dat de verf goed is doorgeroerd. Je kan om de verf wat beter strijkbaar te maken een scheutje Owatrol toevoegen, dit kan wel enig verlies van de glans geven. Tenslotte kan je de boot een extra beschermlaag geven door hem in de (siliconenvrije) was te zetten.

Behandelen van de houten betimmering lijkt minder eenvoudig dan het in werkelijk is, in vele gevallen heeft men de - op zich mooie mahoniehouten - panelen bewerkt met teakolie. Gevolg in eerste instantie een mooi zijdeglanzende oppervlak maar dat op vrij korte termijn in een vlekkerig vettig aan- zien oplevert en wat dan?. Het zal even gokken zijn om met teakolie behandeld hout van een mooie hoog- of matglanzende laklaag te voorzien, maar met een beetje goede wil lukt het!.

Laat het houtwerk zeker een jaartje met rust en begin dan aan een grondige reiniging met ammoniak (pas op voor je slijmvliezen). Voor alle duidelijkheid: schoonmaken en ontvetten is veel belangrijker dan schuren. Met ontvetten haalt u het vet uit de houtnerf met schuren zal u de nerf alleen maar vol smeren met vet en pas op met schuren, voor je er erg in hebt schuur je door de betrekkelijke dunne fineerlaag heen!.

Breng om in te wassen de eerste laag met een 50 % verdunde laklaag aan eventueel nat schuren schoonmaken en daarna aflakken. En het onderhoud is dan wel eenvoudig, afnemen met een gewone vochtige doek verricht wonderen.

Het onderwaterschip heeft ook op zijn tijd een behandeling nodig, het periodiek insmeren met koolteer is voor de watersporter tegenwoordig taboe. dus wordt er antifouling toegepast. Antifouling is nat niet erg gevaarlijk , maar droog slecht voor onze gezondheid.

Je kan het als volgt behandelen: Wat vast zit lekker laten zitten, ga nooit met een schuurmachine aan de gang maar met een krabber. Er zijn tegenwoordig krabbers in de handel die op de stofzuiger kunt aansluiten, draag evengoed een deugdelijk masker en geen "snuitje"! . Werk als het mogelijk is in de buitenlucht dan is een goede ventilatie gegarandeerd.

Waar de antifouling niet beschadigd is maar goed vastzit hoef je niets te doen, zijn er kale plekken of is de toplaag beschadigd dan driemaal bijwerken met Bottom Coat en hier overheen de nieuwe antifouling.

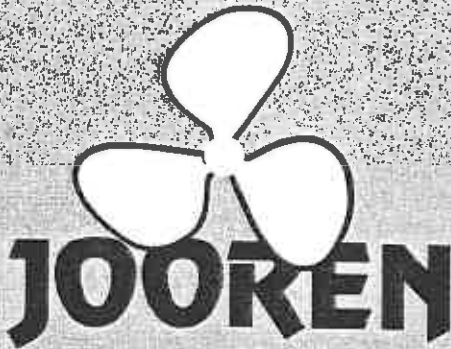
Wellicht ten overvloede volgen hieronder de kleurcodes zoals de firma Sikkens aangeeft.

Donkergroen M6.30.15. Olijfgroen G4.12.55. Donkerblauw S2.12.10 Crème G4.07.80.

Deze kleuren zijn bij elke goede verzaak op basis van Rubbol AZ aan te mengen.

Succes en veel plezier bij het klussen.

JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN 'DE SCHROEVEN DOKTER'



Jooren Scheepsschroeven te Dordrecht is sinds 1959 gevestigd aan de druk bevaren rivier de Beneden Merwede. De locatie kent een unieke afmeergelegenheid voor het afgeven en ophalen van schepsschroeven. In ons moderne bedrijfspand, dat aan alle milieuvoorschriften voldoet, streven we naar vertrouwen tussen Jooren Scheepsschroeven en de klant.

Scheeps-, boeg- en verstelbare schroeven van de meest uiteenlopende materialen en soorten te weten, brons, nikkel-aluminium-brons, gietijzer, roestvrijstaal en aluminium worden door ons gerepareerd. Naast het leveren van nieuwe schroeven beschikken wij ook over een grote voorraad gebruikte schepsschroeven, die wij in korte tijd voor u kunnen aanpassen. Bouwend op onze jarenlange ervaring hebben we een breed scala mogelijkheden om bestaande

Bijvoorbeeld van oude naar nieuwe motor, straalbus of tunnel, spoedcorrecties, diameterwijziging, het verbreden van bladen om een beter rendement te verkrijgen en het opdikken van versleten of te dunne bladen. Bovendien verrichten wij ook laswerkzaamheden aan bijvoorbeeld gietijzeren-, bronzen-, en aluminium machine-onderdelen. Het repareren van een schepsschroef is maatwerk. Bij Jooren Scheepsschroeven kunt u dan ook persoonlijke aandacht, betrokkenheid, en nazorg verwachten.

**JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN - PAPENDRECHTSESTRAAT 2A
DORDRECHT - TEL (078) 6133831 - FAX (078) 6311795
WWW.JOORENPROPELLERS.NL**



ATTENTIE!

STUUR UW BESCHADIGDE SCHROEF OP!

(VOORDELIG MET DE PTT. BIJV. 10 KG VOOR CA. f15,-)

**GEHEEL HERSTELD ONTVANGT U HEM BINNEN
ENKELE DAGEN RETOUR TEGEN EEN SCHERPE PRIJS***

OF

MAAK EEN AFSPRAAK EN WACHT OP DE REPARATIE

*vooraf prijsopgave mogelijk als de schroef binnenkomt!

Aan: Jooren Scheepsschroeven
Papendrechtsestraat 2A
3313 CT Dordrecht
Holland

Afz.: _____

pleziervaartuigen - beroepsvaart

Wij lezen voor u



Onder deze noemer openen we een nieuwe rubriek, bestaande uit berichtjes die wij in de diverse watersportbladen tegenkwamen en die wij voor u interessant vonden. Hebt u een leuk bericht voor deze rubriek, laat het even weten.

Super hevelpomp. Met dit hevelpompje van Neolekco hevel je brandstof zonder morsen vanuit de jerrycan via de vuldop in je brandstoftank. Het is een simpel kogelpompje, bestaande uit een slang en een aluminium buisstukje met een glazen kogel. Door het aluminium kogelpompje in de volle jerrycan op en neer te schudden wordt het hevelproces op gang gebracht. Met de mond aanzuigen van de diesel is dus uit de tijd. Het pompje is bij de betere watersportzaak te koop.

Vacuümkrabber. Een uitkomst bij het afkrabben van oude antifoulinglagen e.d. is de vacuümkrabber van Gelplane. Deze krabber heeft een hol handvat en kan aangesloten worden op een gewone huishoudstofzuiger. Hij heeft een verwisselbare en omkeerbare hardstalen beitel en kost ca. € 45.--. Info bij Hartkamp Nautic, tel. 010-46783870.

Vorstgevaar schuimblussers. Het is bekend dat een schuimblusser een beter en schoner resultaat kan geven dan de poederblusser. Het is echter niet altijd bekend dat er schuimblussers in de handel zijn die niet vorstbestendig zijn. Op de blusser staat weliswaar aangegeven "bestendig voor temperaturen van + 5 ° tot + 60 ° celsius maar dit wordt vaak over het hoofd gezien. Het is dan ook niet denkbeeldig dat bij vorst je boot onbedoeld wordt ondergeschuimd! Neem in de winter de blusser(s) van boord of schaf een blusser aan van een beter merk, bijv. Ajax, Flacon, Saval of Chubb, deze blussers zijn vorstbestendig tot temperaturen van - 10 ° celsius.

Spinnenvlekken verwijderen. Gebruik geen chloorhoudend schoonmaakmiddel om (dek)zeilen te reinigen. Met groene zeep en een zacht borsteltje gaat het beter en de coating van het zeil wordt niet aangetast.

Schoonmaken van Treadmaster. We weten allemaal dat na de winterstop een dek bekleed met Treadmaster (anti slipplaten) er smerig uit kan zien. Met grindtegelreiniger van HG schijnt men goede resultaten te hebben. Het middel is biologisch afbreekbaar. Zorg er wel voor dat de zaak goed wordt nagespoeld, opgedroogde vuilwaterstrepen krijg je moeilijk weg.

Stootwillen. Plaats tussen het dek en de landvast een liggende stootwil, op deze wijze kan de druk en trek in de landvast opgevangen worden. Ben je bang voor schuren van de stootwil tegen de huid van je schip?. Hang tussen de stootwil en de huid een rubberen gaatjesmat en je verfoppervlak wordt niet kaal gerold. Het kan voorkomen dat ruimte tussen het wateroppervlak en de steiger dusdanig klein is dat de wil op de kant wordt gezet. Vul via de luchtstopjes de stootwil met water en hang hem horizontaal langs de huid, de wil zakt daardoor iets in het wateroppervlak en kan niet omhooggedrukt worden.

Popnagelen. We kennen allemaal het gemak van popnagelen maar pas wel op. Gebruik bij voorkeur nagels van aluminium op roestvrij staal, de laatstgenoemde zal een zwaardere nageltang vragen. Het voordeel is dat het "trekbolletje" rustig kan blijven zitten waardoor de verbinding op sterkte blijft.

Kroonsteentjes. Het komt nogal voor dat uit gemak bedradingen onderling door middel van steenkroontjes worden verbonden. Pas daarvoor op, het schroefje waarmee de draad wordt vastgezet is niet roestbestendig en een slecht contact is dan het gevolg. Gebruik dan ook bij voorkeur rijgklemmen.

Peugeotdiesel. Het wil wel eens voorkomen dat een Peugeotdiesel tijdens zijn kruissnelheid enkele honderden toeren “op en neer wandelt”. In vele gevallen moet je het zoeken in de mechanisch aangedreven brandstofopvoerpomp. Er kunnen scheurtjes in het membraam van de pomp gekomen zijn. Hierdoor kunnen luchtbelletjes vanuit het carter in de brandstof worden gezogen, vervangen van het membraam zal dan uitkomst bieden. Ook kan het zijn dat vuile brandstof in de brandstofpomp komt (het filter zit na de pomp gemonteerd) dus de tank controleren op vuiligheid en de leiding goed schoonblazen.

Pocket -PC. Voor diegenen die alles al hebben heeft Telfort met zijn 02 xda een leuk speeltje op de markt gebracht. Met deze opgetuigde mobiele telefoon is bijvoorbeeld on-line informatie over jachthavens, shops, makelaars enz. in beeld te brengen. De toestand van het weer, wind, golfhoogten of radarbeelden zijn naast de actuele nieuwsberichten via sms binnen te halen. De pocket-pc ondersteunt GPRS., daarmee is directe toegang tot internet mogelijk. E-mailen, wap-pagina's raadplegen, het kan allemaal! Het apparaat komt op de markt voor een prijs tussen de € 600 en € 800, een abonnement begint bij € 5 per maand.

Boot gestolen? Met de Satsafe M152 is hij via GPS, GSM en Internet, dankzij een aan boord onopvallend gemonteerd kastje, weer op te sporen. De beveiliging werkt alleen binnen het bereik van het GSM-net. De prijs is € 899 exclusief montage en abonnementen. Voor info. Markdata BV tel. 0348 490610.

*Vergeet waarvoor je in de kou,
wou staan en sterven
toen je dacht dat de wereld een lente
was en je boot een vrouw.
-0-0-0-0-*

Vrij naar Hugo Claus.: met tuin in plaats van boot.

Drooglegging Tjeukemeer?.

In de Leeuwarder Courant van maandag 25 maart stond het volgende bericht:
Het Tjeukemeer knaagt altijd met zijne kabbelende golven aan zijne grenzen, bestaande uit beste groenlanden, die jaarlijks twee á driemaal gemaaid worden. Door het bestuur van den Echtener Veenpolder moeten al basaltdijkjes gemaakt worden om den Veendijk te bewaren. Spoedig zal het water te Delfstrahuizen tot bij de kerk staan en zal het niet lang meer duren of de straatweg in de buurt vormt de dijk, die al een paar malen naar binnen is verlegd. Allengs wordt het meer grooter en slokt landerijen om zich henen bij kleine stukjes op, dat men niet afdoende schijnt te kunnen beletten. Waarom dit meer niet drooggelegd? wordt wel eens gevraagd.
U kunt zich voostellen dat ik toch wel een beetje verbaasd was toen ik dit bericht las. Verbaasd ook over het taalgebruik. Toen ik echter het bericht nogmaals las werd ik uit de droom geholpen want het bericht heeft precies 100 jaar geleden in de krant gestaan en is gelukkig niet (meer) actueel!

Nu, honderd jaar later, weten we dat het Tjeukemeer onmisbaar is voor de waterrecreant en niet drooggelegd kan en mag worden.

Van ons lid Chr. Rijke uit Stramproy ontving ik een in eerste instantie alarmerend onderstaand bericht. Een groot aantal accountants en belastingconsulenten heeft bij de nieuwe belastingaangiften de waarde van het motor- of zeiljacht laten meetellen in box 3 en derhalve 1.2 % van de waarde van het schip belast.

In een eerder verschenen publicatie van De Spiegel der Zeilvaart werd vermeld dat de waarde van een jacht minus de schulden gaat meetellen in box 3. Inmiddels is vast komen te staan dat de waarde van de boot in het nieuwe belasting buiten het vermogen valt omdat het hier om roerende goederen gaat. De vermogensrendementsheffing van 1.2 % blijft daarmee voorlopig nog buiten de poort van de jachthaven.

Ook bij navraag bij de belastingtelefoon blijkt dat een plezierjacht voor eigen gebruik niet in box 3 valt, dit is wel het geval bij de aanschaf van een tweede huis.

Bij een ander gebruik, bijvoorbeeld verhuur, valt het schip wel in box 3 en moet er 30 % inkomstenbelasting over 4 % van het fictief rendement worden betaald.

Verhuur van het schip levert geen inkomsten in box 1 op en dus geen bijtelling voor de inkomstenbelasting. De huurinkomsten kan de eigenaar dus behouden, maar de onkosten die voor de verhuur worden gemaakt zijn dan ook niet aftrekbaar.

Sinds 2001 staat de belastingdienst geen belastingaftrek voor de lening van een boot toe, alleen de hypothecaire lening voor de aankoop of onderhoud van de eigen woning is nog toegestaan. Met dit nieuwe belastingstelsel valt de waarde van de boot dus definitief buiten het vermogen.

Wij hebben de toelichting voor het invullen van het I.B. bijlet 2001 er ook nog eens op nageslagen en het klopt. We dachten nog even ons voordeel te kunnen halen bij vraag 7 a op blz. 13. Er is dan sprake van een zeedagenaftrek, toen we nog eens beter verder lezen blijkt dit alleen te gelden voor varende die per jaar meer dan 180 dagen buitengaats aan boord zijn. Ik val dus met mijn ruim 70 vaardagen met mijn Doerak buiten de boot!!!!

“Leuker kunnen we ‘t niet maken. Wel makkelijker” aldus de fiscus.

Voor de bootjesmensen in de provincies Zeeland, Friesland en Flevoland het volgend (goede?) bericht. De subsidies voor het aanbrengen van een vuilwatertank zijn verhoogd van € 136 naar € 300, als je nagaat dat inbouwen zo’n slordige € 2100 gaat kosten is het nog steeds niet zo aantrekkelijk.

Bent u ook zo blij met de invoering van de euro? Hebt u zich al gerealiseerd hoe dat straks moet met het bruggeld, gaan we afgestapt voor € 1.14 door de brug of wordt het gemakshalve een afronding naar € 1,15? Ziet u het potje met de benodigde grijpeuro’s al op uw stuurkast staan, het zal even wennen zijn maar persoonlijk mis ik onze oude trouwe gulden nog steeds.

Het afgelopen vaarseizoen had men ondermeer in Warten het bruggeld al in een dubbele valuta aangegeven.

In de Leeuwarder Courant stonden onderstaande (twee opmerkelijke) striptekeningen die we u niet willen onthouden en waarbij je je afvraagt “waarom zij wel en wij niet”?

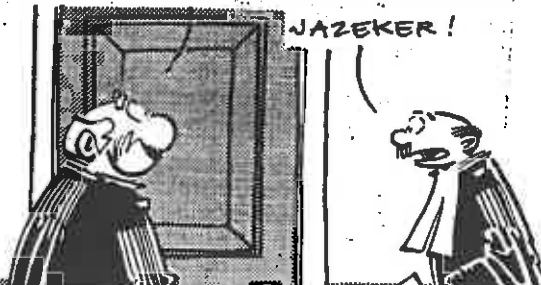
In verband met plaatsgebrek dit keer geen vervolg van “ Zeemanstaal “.

MENEER DE RECHTER, EEN KLEIN DORP HEEFT ZICH ONAFHANKELIJK VERKLAARD VAN EUROLAND EN BLIJFT DE BULDEN ACCEPTEREN!



450A

DONDERS! IS DE KORPSCHIEF VAN POLITIE INGESCHAKELD? DE BRANDWEERCOMMANDANT? DE COMMISSARIS VAN DE KONINGIN?



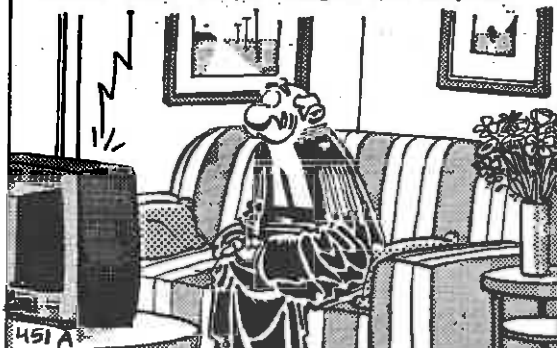
JAZEKER!

EN? WAT GAAN ZE DOEN?

ERHEEN VERHUIZEN.



TALLOZE NEDERLANDERS VERHUIZEN NAAR HET DORP KLUI THUIZEN...

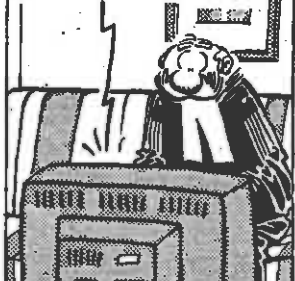


451 A

...DAT MOEDIG WEERSTAND BIEDT, EN WEIGERT DE EURO IN TE VOEREN.



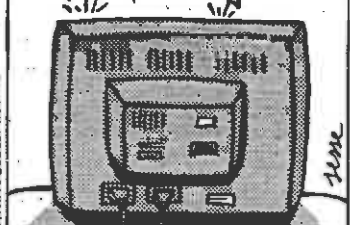
WI INTERVIEWDEN VANMIDDAG EEN VAN DE NIEUWE BEWONERS.



WWW.JESSECOMICS.NL

WI VINDEN HET HIER ZEER AANGENAAM!

DUS U HEBT ER GEEN SPJT VAN, MAJESTEIT?



1998



Brug te Warten (Wartena)

Romantiek aan het water.

Het was een mooie dag in juni. Dus werd het een dagje varen in de kop van Overijssel met onze Doerak 780.

Via het Beukerskanaal richting Steenwijk en daarna over bakboord naar Ossenzijl. Na de meegenomen boterhammen met de nodige koppen koffie te hebben genuttigd zijn we vóórde brug in Ossenzijl de Kalenbergergracht opgedraaid. Enkele kilometers voor de automatische brug in Wetering lokte ons een erg leuk aanlegplekje, geschikt voor zo'n vier à vijf schepen. Er lag nog niemand, dus besloten we hier aan te leggen in de schaduw van enkele forse bomen.

Genietend van de stilte, (er kwamen maar weinig schepen voorbij), frisdrank en iets te knabbelen zaten wij even later prinsheerlijk in gemakkelijke stoelen een boek te lezen. Toen kwam met zeer lage snelheid een kajuitboot aangevaren . De opvarenden hadden kennelijk de bedoeling vòòr ons aan te leggen. Vanzelfsprekend kwam ik overeind om een helpende hand toe te steken, temeer omdat ik zag dat de schipper niet meer zò piepjong was en zijn vrouw, enigszins stram in haar bewegingen, de meerlijnen oppakte.

Na enkele minuten lag de boot keurig afgemeerd en na de hartelijke dank, uitgesproken op een bijzonder hoffelijke wijze, in ontvangst te hebben genomen pakte ik, op pagina 97, de draad in mijn spannende boek weer op.

Ik had echter nog geen halve pagina gelezen toen zich voor onze ogen een onverwacht romantisch tafereel begon te ontrollen.

De schipper, een statige heer van, naar schatting, een jaar of zeventig, droeg een snor, had een kalende kruin en was onberispelijk gekleed. Een smetteloze witte broek, witte leren sportschoenen en een vlot wit kapiteinsjasje maakten hem nog statiger. Hij kwam vanuit de kuip met een aantal donker gebeitste planken, zo dacht ik, maar aan wal gestapt ontvouwde hij dit houtwerk. Het bleek een inklapbaar kastje te zijn met een als tafelblad te gebruiken bovenkant.

Daarna haalde hij een mand met een tafellaken, twee borden, bestek en twee wijnglazen. Weer verdween hij via een trapje naar binnen . Mijn nieuwsgierigheid werd gewekt en glurend over de bovenrand van mijn boek volgde ik de verdere verrichtingen.

Er kwam een heuse barbeque tevoorschijn, compleet met gasfles en andere attributen . Schaaltjes , kommetjes en flesjes werden uitgesteld en als klap op de vuurpijl pakjes met vlees, groenten en sausjes, te veel om op te noemen. De barbecue werd ontstoken waarna mijnheer met waardige schreden, kaarsrecht, wederom afdaalde in het binnenste van zijn schip.

Hij kwam weer boven en nam aan de hand mevrouw mee. Zij had zich ondertussen omgekleed in een fleurig zomers toilet. Mevrouw oogde niet meer zo jong met haar spierwitte maar keurige kapsel. Zij straalde echter, evenals haar man, hoffelijkheid en vriendelijkheid uit en het leek mij toe dat ze zich hulde in een soort van romantische vrolijkheid.

Heel galant hielp hij haar zich aan wal te begeven. Ze nestelden zich in de schaduw van de bomen in twee tuinstoelen met kussens. De schipper schonk wijn en na het proefceremonieel werden de glazen gevuld en na de toast kon de smulpartij beginnen.

Alles speelde zich af bij het schijnsel van de zomerzon ; het leek een tafereel uit vervlogen tijden toen etiquette nog hoog in het vaandel stond.

Het feestmaal, dit was het ongetwijfeld, duurde bijna twee uur. Op gedempte toon werd gesproken en gelachen. Herhaaldelijk werden de glazen geheven, gedronken en weer

bijgevuld. De schipper kweert zich op onnavolgbare wijze van zijn taak. Uiteindelijk kwamen de bodems van de diverse schaaltes in zicht. Daarna werd mevrouw met dezelfde gratie als waarmee ze gekomen was weer naar binnen begeleidt.

Hij ruimde alles op, klopte zich vergenoegd op zijn bollende buikje, stak een sigaar op en nam plaats in zijn stoel.

Toen besepte ik echter dat het de hoogste tijd was om weer verder te gaan teneinde op tijd de automatische brug van Wetering te kunnen passeren.

De boekenlegger kon blijven steken bij pagina 97.

Via het Giethoorns meer, de Beulaker en de Belterwiede bereikten we 's avonds onze thuishaven.

Deze belevenis zal ons nog lang bijblijven en overtuigde ons in de opvatting dat nog niet alle etiquette en romantiek uit de watersport is verdwenen.

Opgetekend vanaf de "INGMAR"
Jan Bakker.



-0-0-0-0-

Zoals in het najaarsnummer is toegezegd volgt hierbij de weersvoorspelling op basis van boerenwijsheid en volksspreuken in de vorm van een jaarkalender.

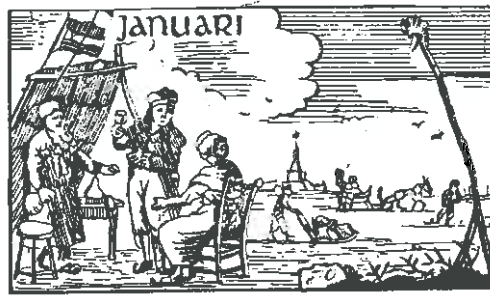
Overigens heeft mijn vertrouwen in de wetenschappelijke weersvoorspellingen op basis van computer berekeningen een beste deuk opgelopen. In de Leeuwarder Courant van 2 november 2001 stond navolgend artikel dat ik u niet wil onthouden.

Een Elfstedentocht is in aantocht, aldus volgens de Duitse weergoeroe Wolfgang Röder. De Duitse professor heeft zich gespecialiseerd in voorspellingen voor de lange termijn.

Diens weerkaarten wijzen voor december en januari op koud weer. Röder acht de kans op een Elfstedentocht begin volgend jaar levensgroot aanwezig.

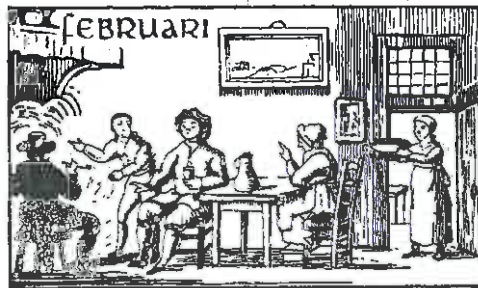
Röder baseert zijn prognose op de ontwikkeling van een groot hogedrukgebied boven Zuid-Scandinavië dat resulteert in een aanhoudend sterke oostelijke stroming, waarmee veel koude lucht wordt aangevoerd. Volgens Röder komt de barometer boven Zuid-Scandinavië in december en januari zo'n 10 millibar hoger dan normaal.

U kunt zich voorstellen dat hier in Friesland de verwachtingen hoog gespannen waren, zeker toen het in de richting van 02-02-2002 liep (de datum van het koninklijk huwelijk). Kon men wel op de nodige politiemacht rekenen? We weten nu dat, behoudens een paar dagen lichte vorst, de schaatsen niet uit het vet zijn geweest.



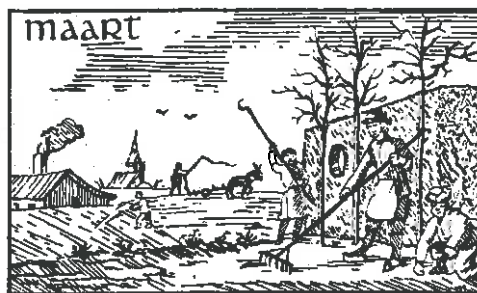
Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 3,5°C

Als de kat in januari in de zon ligt, ligt ze in februari achter de kachel.
 Als de dagen lengen, beginnen de winters te strengen.
 Draagt januari een sneeuw wit kleed, wordt de zomer heet.
 Januari zonder regen is voor de boerenstand een zegen.
 Geeft januari een sneeuwtapijt, dan zijn wij gauw de winter kwijt.



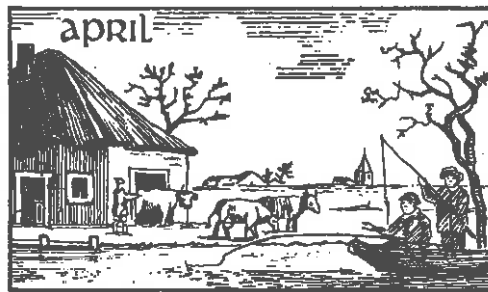
Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 3,5°C - 3,9°C

Sprokkelmaand regen is grasmaands zegen.
 Als in februari de muggen zwermen, moet ge in maart uw oren wermen.
 Lichtmis donker, maakt de boer tot jonker.
 Lichtmis helder en klaar, maakt de boer tot bedelaar
 Februari muggendans geeft voor maart een slechte kans.
 In februari ziet de boer liever een hongerige wolf dan een man in hemdsmouwen.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 5°C - 7,2°C

Louwmaands ruwheid geeft zomermaanden luwheid.
 Niet te droog, niet te nat, dan vult maart een duchtig vat.
 Danst het lammetje in maart, april pakt het bij de staart.
 Brengt maart storm en wind, de sikkel is de boer gezind.
 Donker in maart, vorst in april.



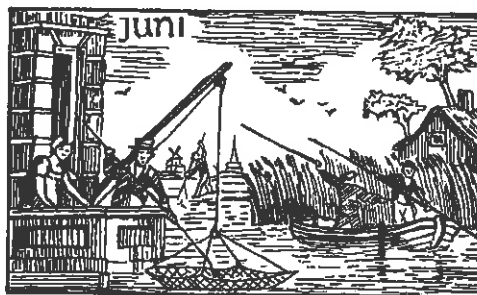
Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 8,3°C - 11°C

Grasmaands gril is de hooimaands wil.
 April veel regen brengt grote zegen.
 Aprilvlokjes brengt meiklokjes.
 De heren en aprillen bedriegen wie ze willen.
 De vrouwen en aprillen, ze hebben beiden hun grillen.
 Al doet april ons mooi weer aanschouwen, 't is evenals fortuin we kunnen het niet vertrouwen.
 Het groen des veld het oog bekoort, doch zelden houdt april haar woord.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 12,2°C - 15°C

In mei een warme regen, betekent vruchtenzegen.
 Onweer in mei, maakt de boeren blij.
 Meikeverjaar, goed jaar.
 Als het onweert in mei, valt er vaak hagel bij.
 Is mei nat, een droge juni volgt zijn pad.
 Een koude mei, een gouden mei.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 16°C - 17,3°C

.Juniregen is Gods zegen, komt zonneschijn daarbij, dan maakt hij boer en stadslui blij.
 In juni veel regen, komt wijngaard en bijen ongelegen.
 Vliegen de vleermuizen 's avonds rond, dan komt er mooi weer in de vroege stond.
 Donderweer in juni, maakt het koren dik.
 Zware onweders baren dikke korenaren.
 Juniweer meer droog dan nat, vult met goede wijn het vat.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 18,3°C - 19°C

Is de eerste juli regenachtig, gans de maand is 't twijfelachtig.
 Juli zonnebrand, wenst de man op 't land.
 Slechts in Juli gloed, wordt vrucht en wijn eerst goed.
 Brengt juli hete gloed, zo gedijt september goed
 Regen op Sint- Margriet, krijgen we weken een natte tied.
 Is in juli de ochtend rood, 's avonds verkeert het weer in nood.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 18,3°C - 17,3°C

Zo de eerste oogstweek is heet, een lange winter staat gereed.
 Is de eerste week van augustus heet, zorg voor goed warm winterkleed.
 Wanneer de leeuwerik hoog in de lucht zingt, zo brengt het ons mooi weer.
 Geeft augustus zonneschijn, zeker krijgen we gouden wijn.
 Noorderwind in augustus opgestaan, brengt bestendig weder aan.
 Wat in augustus niet kookt, laat september ongebraden.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 16,5°C - 13,9°C

Schijnt de zon met zomerkracht, maakt veelal de wintermaand ook zacht.
 Trekvogels in septembernacht, zij maken de kerstnacht zacht.
 Als in september de donder knalt, met kerst de sneeuw in hopen valt.
 Vorst in september, een zachte december.
 Vallen de bladeren vroeg in het woud, dan wordt de herfst niet oud.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 12,2°C - 8,9°C

October geeft ons wijn en zonnige dagen, maar ook jacht en andere plagen.
 In de wijnmaand zon, winter kent geen pardon.
 Regen met Sint-Denijs, voorspelt een natte winter en weinig ijs.
 October met groene blaân, duidt een strenge winter aan.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 7,2°C - 5°C

Als het met Allerheiligen sneeuwt, leg dan vast uw pels gereed.
 Maakt de spin in zijn web een scheur, dan klopt weldra de stormwind aan de deur.
 Is er met Sint-Maarten nog loof aan de bomen, dan mag men van een strenge winter dromen.
 Als 't in november 's morgens broeit, wis dat 's avonds de stormwind loeit.
 Als in november het water stijgt, gedurende de winter gij 't nog vaker krijgt.



Normaal maandgemiddelde van de temperatuur 3,9°C - 3,5°C

December zacht en veel regen, geeft weinig hoop op rijke zegen.
 December met veel mist, geeft veel goud in de kist.
 Donder in de decembermaand, belooft veel wind in 't jaar aanstaand.
 Zijn er eind december veel mollen, dan laat de winter met zich sullen.
 Veel sneeuw op oudjaar, veel hooi in 't nieuwe jaar.
 Met de decembermaand is het jaar weer uit, gelukkig wiens balans goed sluit.

We hopen dat u ondanks deze weer-jaarkalender toch nog een mooi en goed vaarseizoen kunt beleven. Kijk en luister, voor alle zekerheid, toch maar zo nu en dan naar de reguliere weerberichten.

-0-0-0-0-

Vraag en Aanbod

Te koop

Doerak 950 AK, bouwjaar 1968, 45 PK viercilinder Peugeot diesel interkoeler, uitlaat watergekoeld Hurth koppeling, twee nieuwe accu's, 12 + 220 volt omvormer, koelkast, waterdruksysteem, zes slaappleatsen, zwemplateau, zwemtrap, davits, fenders.
Vraagprijs f 69.000.-. Voor info.: D. Brussaard, tel. 06-54628928 of 06-54968185.

Te koop

Op verzoek van Mevr. Z. Broersma – Bonte: aangeboden, de Doerak 780 AK "Otrobañida", bouwjaar 1978, 45 pk Peugeotmotor 1385 draaiuren, Hurthkoppeling HBN 15-2R, twee nieuwe accu,s 120 aH, Vetus gasdetector, walaansluiting, combi radio-T.V. antenne Trofter, inbouw cassette-radio met speakers, kombuis met r.v.s. wasbak en tweepits gascomfoor, gaskachel, koelbox 220V./ 12 V. en gas, marifoon Depex 6310 FTZ-S klasse 1 met r.v.s. antenne, twee inklapbare stuurstoelen, luxe houten mast, r.v.s .fietsenrek, zeereling rondom met r.v.s fenderhouders, nieuwe koplegwaan, kuintent in uitstekende staat, de boot is in 2001 geheel geschilderd en staat momenteel nog in de winterberging.
Prijs € 26.000.

Dubbele fietssteunen (gootjes model) voor montage op zwemtableau, geschikt voor twee fietsen met 1 3/8 " bandenmaat, prijs € 35. .

Stroomaggregaat merk Honda type EX 650 viertaktmotor loopt op normale loodvrije benzine.

Vermogen: 550-650 watt, uitgang 220 volt bij 2/2.5 amp. en 12 volt bij 8,3 amp. Heeft alleen maar proef gedraaid prijs € 540...

Voor info:M.W. Wienk, tel. 0513-650577.

Te koop

Doerak 850 AK bouwjaar 1980 nieuwste mode. Uitstekend onderhouden en zeer compleet schip met o.m: wintertent , gebruikte tent en een volkomen nieuwe tent, aluminium ramen met in de stuurhut opklapbare ramen, boegschroef, twee accu's van 120 Ah., marifoon met rvs antenne, TV antenne met versterker, rvs driepits ingebouwd gascomfoor, nieuwe Webasto hete luchtkachel, twee nieuwe stuurstoelen, 6 slaappleatsen, achterbank in kuip gedeeld met vrije doorgang naar achterkajuit, stel davits enz. Prijs € 39.000.

Voor info. P.L. v.d. Woude, tel. 076-5713630.

Te koop

Loopplank lengte 2 m.breed 38 cm gezet uit 5 mm. dik aluminium ruitplaat. Prijs € 90.

Combilamp Siemens Solar Deluxe type 18760 uitgevoerd als: schijnwerper, alarmlicht en TL verlichting. Is met adapter van 7 volt oplaadbaar en kan d.m.v. twee bijgeleverde losse zonnepaneeltjes onderweg onder lading gehouden worden. Prijs € 95.

Voor info. M.W. Wienk, tel. 0513-650577.