

Maart 2006

See archie



DOERAK CLUB

De keus van kenners: Doerak nieuwe stijl Robuust, ruim, stabiel, veilig en nog steeds oer-Hollands!



- *Nieuwbouw Doerak LX-modellen.*
- *Diverse typen in lengtes van 8 tot 10 meter.*
- *Indeling en afbouw in overleg met de klant.*
- *Onderhoud en reparatie.*

DOERAK HUREN?
www.holiday-boatin.com



DOERAK SNEEK

Eeltjebaasweg 3, 8606 KA Sneek
tel: (0515) 43 27 96 • e-mail: info@doeraksneek.nl
internet: www.doeraksneek.nl

Voorjaar 2006
32° Jaargang No. 1.

Het bestuur van de Doerakclub bestaat tot 12 maart 2006 uit:

| | |
|-------------------------|--------------------|
| M.W. (Rien) Wienk | Voorzitter a.i. |
| | Redacteur Clubblad |
| R.H. (Roedi) Deinert | Vice-voorzitter |
| H.S.M. (Harry) Happel | Secretaris |
| P.L.G. (Pim) Frequin | Penningmeester |
| H.M. (Martin) Wolters | |
| M.P.M. (Martin) Severin | |
| P. (Peter) van Riet | |

Na 12 maart 2006

| | |
|-------------------------|-----------------|
| R.H. (Roedi) Deinert | Voorzitter |
| H.M. (Martin) Wolters | Vice-voorzitter |
| M.P.M. (Martin) Severin | Secretaris |

Website: www.doerakclub.nl

| | |
|------------------------|------------------|
| Secretariaat | Na 12 maart 2006 |
| H.S.M. Happel | M.P.M. Severin |
| W.de Zwijgerlaan 18 | Koriander 29 |
| 2082 BC Santpoort Zuid | 8101 CV Raalte |
| 023-5373824 | Tel. 0572-352774 |

Penningmeester:
P.L.G. Frequin
Acaciastraat 56
3434 BZ Nieuwegein
Tel. 030-6067858
Postbankrekening 480542
t.n.v. Doerakclub, Nieuwegein

| | |
|--------------------|--|
| Redactie: | Na 12 maart 2006 |
| M.W. Wienk | A.F. de Hosson |
| Veldschans 11 | Buterikkers 56 |
| 8448 EX Heerenveen | 8711 GV Workum |
| Tel. 0513-650577 | Tel. 0515-540192 |
| | e-mail: hosson@hetnet.nl |

Kopij voor dit blad zenden aan de redactie.
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer 16-09-2006
Het volgende nummer verschijnt november 2006

De omslagen voor dit blad zijn gesponsord door Pro Aqua BV te Meppel.

Omslagen en binnenwerk zijn gedrukt en afgewerkt door De Copiëerderij
Burgemeester Falkenaweg 9, 8442 KX Heerenveen Tel. 0513-651388

Van de voorzitter a.i.

Het voorjaar van 2006 staat voor de deur, de dagen gaan weer lengen en we beginnen binnenkort aan de zomertijd en dan.....? Gaan we onze schepen weer uit hun winterslaap halen.

Het vaarseizoen 2006 staat voor de deur!!!

Laat ik vooropstellen dat ik hoop dat u met uw bemanning weer volop kunt genieten van uw Doerak en dat de weergoden ons geen parten zullen gaan spelen. Hoewel de zomer van 2005 was nu ook weer niet zo erg beroerd. Ja er viel soms (te) veel regen en er waren dagen bij dat de zon je van het dek wegbrandde maar een echte Doerakker maalt daar toch niet om?

In onze club breekt ook bestuurlijk een nieuw tijdperk aan, onder het motto van "een nieuwe lente en een nieuw bestuur met een nieuw geluid",

Naar het zich laat aanzien zult u in onze voorjaarsvergadering onze nieuwe voorzitter kiezen en is ons bestuur, op nog twee zittende bestuursleden na, volledig vernieuwd en zal dan vooralsnog uit vijf leden bestaan

Het streven is echter naar een bestuursomvang van zeven personen, het zou een goede zaak zijn indien deze vacatures door twee dames vervuld kunnen worden. Dus dames laat u niet weerhouden en stel u kandidaat!!!

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken om alvast even stil te staan bij het afscheid van onze huidige secretaris Harry Happel. Voor zover mij bekend is Harry het eerste bestuurslid met de meeste bestuursjaren. Hij heeft de Doerakclub negenentwintig jaar, waarvan zesentwintig jaar als secretaris, op een voorbeeldige wijze gediend. Harry, namens allen, bedankt en het moge je goed gaan als "gewoon" clublid.

Wist u overigens dat de Doerakclub de enige echte grote vereniging is van bootbezitters met het zelfde merk schip?

U bent lid van een vereniging met een ledenbestand van ca. 300 leden die jaarlijks tweemaal per jaar vergadert, een eigen clubblad en website heeft en in het vaarseizoen diverse (Pinkster)tochten organiseert.

Ons bestuurslid Peter van Riet heeft eens voor ons uitgezocht hoe het zit met andere verenigingen. Er bestaan enkele clubjes maar de onderlinge contacten zijn erg vrijblijvend, zij communiceren in hoofdzaak via een website of e.mail en houden zo nu en dan een gezamenlijke vaartocht. Elders in dit clubblad is een lijstje opgenomen van de aan ons bekende verenigingen met hun websiteadres.

Wij hopen in 2008 ons veertigjarig jubileum te mogen vieren. Het zou goed zijn om dit lustrum in het gebied te vieren waar de Doerakclub is ontstaan, De Biesbosch.

Het zinvol om daar nu reeds over na te denken en aan de voorbereiding te beginnen.

Voor mij breekt nu de tijd aan om dit interim voorzitterschap te beëindigen, ik kan u zeggen dat ik dit met veel plezier heb mogen doen en ik zie dan ook met voldoening op deze tijd terug. Ik heb het volste vertrouwen in de nieuwe bestuursploeg en ik hoop dat de Doerakclub nog lang moge blijven voortbestaan.

Rien Wienk,



LEDENVERGADERING Zondag 12 maart 2006 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 12 maart 2006 in

Motel Maarsbergen te Maarsbergen
Telefoon: 0343-431341, fax: 0343-431379

Motel Maarsbergen is gelegen aan de autosnelweg A12 (Utrecht-Arnhem) bij afrit 22 Maarsbergen. Er is voldoende parkeergelegenheid.
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 per lid/donateur graag! Op een tafel in de gang 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. *albert Wageningen stopt. Eenstrallen kunnen na een telefoontje worden opgehaald*
3. Goedkeuring van de notulen van de vergadering van 27 november 2005.
4. Ingekomen post.
5. Jaarverslag 2005 van de Secretaris.
6. Financieel verslag 2005, verklaring van de Kascontrolecommissie
64 vergoedingen met kelder
7. Overdracht Doerakclub oorkonde.
8. Bestuursverkiezing.
9. Activiteiten 2006.
10. Rondvraag.
- PAUZE.
11. Presentatie.

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

Ad 5. Jaarverslag 2005.

Op 1 januari 2005 telde de Doerakclub 289 leden en 10 donateurs. Gedurende het jaar werden 29 nieuwe leden ingeschreven, 18 leden zegden op, 1 lid en 1 donateur kwamen te overlijden, 8 leden werden per 1 januari 2006 uit het bestand verwijderd omdat zij, ondanks herhaald verzoek, de contributie voor 2005 niet hebben voldaan. Per 1 januari 2006 telde de vereniging 291 leden en 9 donateurs.

De Algemene Ledenvergaderingen werden gehouden op zondag 13 maart en zondag 27 november in Motel Maarsbergen. De voorjaarsvergadering werd bijgewoond door 30 en de najaarsvergadering door 31 leden met hun bemanning.

Tijdens de voorjaarsvergadering werden Peter van Riet en Martin Severin gekozen als lid van het bestuur. Jan Pennings trad af als lid van het bestuur. Op voorstel van het bestuur werd het mandaat van Peter v.d. Woude verlengd tot dat in het najaar een nieuw bestuurslid gekozen zou worden die zijn taak als penningmeester zal overnemen.

Tijdens de najaarsvergadering werd Pim Frequin gekozen als lid van het bestuur, Thea Severin en Peter v.d. Woude traden af als lid van het bestuur.

Gedurende het jaar bereikte ons het droevige bericht van het overlijden van Arhato Roskam, oud-bestuurslid en Yvonne Visser-Jansen, lid van de lustrumcommissie 1988.

De Pinkstertocht werd dit jaar gehouden in Kuinre met 5 deelnemende schepen en één auto (vanwege de wind). Ondanks het minder gunstige weer werd het een geslaagde bijeenkomst.

Het clubblad verscheen als vanouds twee maal als mede een nieuwe ledenlijst.

Het bestuur kwam 4 maal in vergadering bijeen.

De Technische Commissie werd 41 keer door leden en niet-leden benaderd met vragen op technisch gebied.

Ondanks een koele natte zomer kunnen de leden terugzien op een zeer goed vaarjaar.

Ad 6. Financieel verslag 2005, verklaring Kascommissie.

Het verslag vindt u op één van de volgende bladzijden.

Ad 7 Het oud lid en voormalig bestuurslid (penningmeester) mevrouw A.A. Jonker-Niehoff is in het bezit van een oorkonde die aan de heer Jonkers (oud voorzitter en mede oprichter van de Doerakclub) bij zijn afscheid werd uitgereikt. Mevrouw Jonker stelt het op prijs deze oorkonde aan het bestuur van de Doerakclub te mogen overdragen en wil daar een kort woord aan toevoegen.

Ad 8. Bestuursverkiezing.

Rien Wienk en Harry Happel zijn aan de beurt om af te treden, zij zijn niet herkiesbaar.

Roedi Deinert stelt zich verkiesbaar als nieuwe voorzitter. De voorzitter wordt in functie gekozen door de Ledenvergadering.

Martin Severin neemt per 12 maart a.s het secretariaat over van Harry Happel.

Pim Frequin heeft inmiddels het penningmeesterschap overgenomen van

Pim Frequin heeft inmiddels het penningmeesterschap overgenomen van Peter v.d. Woude.
Kandidaatstelling en verkiezing van leden van het bestuur zijn geregeld in Art. 6, lid 1 en 2 van de statuten.

Ad 6. Financieel verslag 2005, verklaring Kascommissie.

Exploitatierkening.

| Omschrijving | Opbrengsten | Uitgaven |
|---|-------------|----------|
| Rente kapitaalrekening | 148,09 | |
| Advertenties in clubblad | 820,00 | |
| Contributies Leden en Donateurs voor 2004 | 18,00 | |
| Contributies Leden en Donateurs voor 2005 | 566,00 | |
| Contributies Leden en Donateurs voor 2006 | 3.803,25 | |
| Verkoop technische boeken | 39,00 | |
| Verkochte vlaggen | 228,25 | |
| Administratiekosten | | 1.656,88 |
| Kosten ledenvergaderingen | | 769,65 |
| Kosten clubblad | | 2.613,83 |
| Contributie Kamer van Koophandel | | 22,76 |
| Kosten Pinkstertochten | | 105,73 |
| Kosten Postbank | | 6,63 |
| Positief saldo op 31 december 2005 | | 447,11 |
| Totaal: | 5.622,59 | 5.622,59 |

Staat van Baten en Lasten

| Omschrijving | 1 jan. 2005 | 31 dec. 2005 |
|------------------------------------|-------------|--------------|
| Girorekening | 1.757,63 | 3.204,74 |
| Plusrekening | - | - |
| Kapitaalrekening | 10.000,00 | 9.000,00 |
| Positief saldo op 31 december 2005 | 447,11 | |
| Totaal: | 12.204,74 | 12.204,74 |

Ad 9 Activiteiten 2006. Zie de aankondigen van de Pinkster- en Hemelvaartdagtocht.

Ad 10. Leden die vragen hebben over de boot, motor of andere zaken betreffende het varen worden verzocht deze schriftelijk in te dienen bij het bestuur. Tijdens de rondvraag worden deze voorgelezen zodat aanwezigen, die op een bepaald gebied deskundig zijn of ervaring hebben, kunnen antwoorden.

Ad 11. Presentatie.

Pim Frequin zal ons iets vertellen over satelietnavigatie.

MEDEDELINGEN

Ledenlijst.

Bij dit blad vindt u een ledenlijst welke is bijgewerkt tot eind januari. Onjuistheden graag schriftelijk doorgeven aan het secretariaat. De inhoud van deze lijst mag niet aan derden ter beschikking worden gesteld.

Contributie

Leden en donateurs die tot nu toe verzuimd hebben de contributie of bijdrage voor 2006 te voldoen vinden een herinnering in de vorm van een acceptgiro bijgesloten. Zij worden verzocht dit per omgaande in orde te maken. Het bespaart de Penningmeester extra werk en Uzelf € 3,= rappèlkosten later dit jaar. Als de gegevens op de acceptgiro onjuist zijn wordt u verzocht dit op de voorzijde van de acceptgiro te verbeteren.

Clubwimpels

Nieuwe clubwimpels kunnen besteld worden door € 6,25 over te maken op postgiro 480542 t.n.v. Penningmeester Doerakclub, Nieuwegein onder vermelding van "wimpel". U krijgt de wimpel dan thuis gestuurd. Ook tijdens de ledenvergadering zullen de wimpels te koop zijn voor € 5,50 per stuk.

Groene DTP-motoren

Bij Pro Aqua in Meppel zijn onderdelen, bijv. filters, voor de z.g. 'groene' DTP-motoren verkrijgbaar. Ook kan bij Pro Aqua onderhoud aan deze motoren gepleegd worden.

Technische documentatie

Tijdens de ledenvergadering zullen tegen betaling van € 12,00 verkrijgbaar zijn bij de Penningmeester:

- a. Een map inhoudende artikelen over technische zaken die in de loop der jaren in het clubblad verschenen zijn en samenvattingen van lezingen die dhr. Versfeld, voorheen werkzaam bij de Eistawerf en Pro Aqua, tijdens ledenvergaderingen gehouden heeft.
- b. Een geïllustreerde onderdelenlijst van aanbouwdelen van DTP 40/50/62 motoren. Dit zijn de z.g. "rode" DTP motoren en omvat alle onderdelen m.u.v. het motorblok en de brandstof -opvoer en -inspuitpomp en -verstuivers.

J. Albers, Tent- en Zeilmakerij.

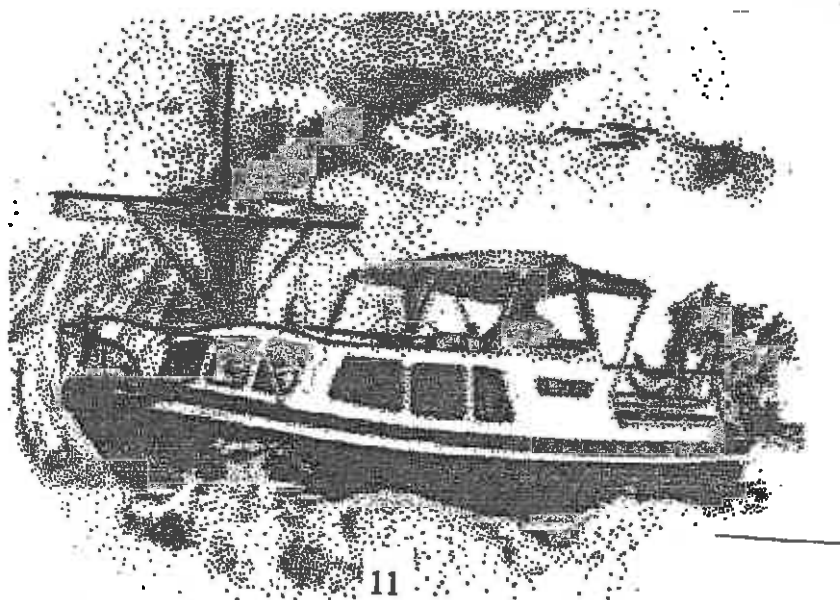
De firma Albers in Wageningen is gestopt met de levering en reparatie van bootkappen. Er wordt gezocht naar een oplossing voor de vinyl kappen voor Doerakschepen.

Boekbespreking

Nelly Duijndam, die 20 jaar een vaarschool had, heeft haar ervaringen op grote en kleine schepen, in Nederland en Europa, beschreven in een boekje van ruim 100 pagina's getiteld: "Van schippersleed en vaarplezier".

Haar met humor beschreven avonturen kunnen leerzaam zijn voor de beginnende schipper terwijl de meer bevaren schipper veel situaties zal herkennen uit eigen vaarpraktijk.

Prijs 12,90 euro, Uitgeverij Hollandia, ISBN 90 6410 429 8





NOTULEN VAN DE ALGEMEN LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

GEHOUDEN OP 27 NOVEMBER 2005 TE MAARSBERGEN

1. Opening

1. De voorzitter opent de vergadering met de mededeling eergisteren nog bestuursberaad te hebben gehad over het al dan niet laten doorgaan van de vergadering vanwege de gladheid. Het bestuur heeft het er maar op gewaagd. Tevreden constateert hij dat ondanks het vandaag ook nog niet al te beste weer, de zaal toch vrijwel vol is.
2. Door griep van de redacteur en problemen bij de drukkerij is ons clubblad helaas twee in plaats van drie weken vóór de vergadering verzonden.
3. Dit is een bijzondere vergadering: we nemen straks afscheid van ons enige vrouwelijke bestuurslid: Thea Severin.

2. Mededelingen

1. Er is bericht van verhindering ontvangen van de leden M.C. Bakkenes, J.L. Bakker, M. Bakker, J.F. Boereboom, P. Bruinsma, G. Langerak, J.C.G.M. Pennings, R.F. Philip, J.B.C. Starrenburg, M.A. Stijger, A. Sybesma en H.W. de Vries.
2. Ook hebben we tot onze grote spijt moeten vernemen dat ons oud-bestuurslid Arhato Roskam, Yvonne Visser-Jansen en Annie Clobus-van den Broeke in de afgelopen periode zijn overleden. De aanwezige leden herdenken hen staande met een minuut stilte.
3. Nieuwe leden:
Er zijn verschillende nieuwe leden en leden die voor het eerst op de vergadering zijn, in de zaal aanwezig. De voorzitter verzoekt hen zich voor te stellen, hetgeen gebeurt. A.J.C. Bentz van den Berg geeft daarbij een anekdotische toelichting op de naam van zijn schip. Op verzoek van de voorzitter zal hij er een stukje over schrijven in het clubblad.

3. Goedkeuring notulen van de vergadering van 27 november 2005

1. Ad 7, aanvulling: het probleem van een bootloze voorzitter is ook op dit moment niet acuut. Rien Wienk deelt mee dat er helaas niet veel activiteit is op de botenmarkt, zodat hij voorlopig nog eigenaar is van de Duet.
2. Ad 8, toelichting: de desbetreffende oorkonde was een blijk van waardering voor de verdienstelijke eerste voorzitter van de Doerakclub, Herman Jonkers. Mevrouw Aartje Jonker-Niehoff, weduwe van Joop Jonker, wil die oorkonde in verband met haar hoge leeftijd (84) weer teruggeven aan de club. Graag zou zij nog eens een ledenvergadering bijwonen om van gedachten te wisselen over het gezamenlijk organiseren van vaartochten en dergelijke. Zij leest in het clubblad weinig over initiatieven daartoe. Bestuurslid Peter van Riet zal haar voor de voorjaarsvergadering een lift in zijn auto aanbieden.
De voorzitter roept de aanwezige leden op niet te aarzelen actief te zijn binnen onze club: "Kom over de brug, het bestuur ondersteunt initiatieven van harte, er is ook een handleiding beschikbaar!"
3. Overigens worden de notulen ongewijzigd goedgekeurd.

4. Ingekomen post

1. Opzegging lidmaatschap van Sybren du Chatinier; wegens ziekte heeft hij zijn boot Boris van de hand moeten doen. Hij doet iedereen de groeten. De secretaris heeft hem en zijn echtgenote Helen een brief gestuurd om te bedanken voor 15 jaar lidmaatschap en het trouw bijwonen van ledenvergaderingen en evenementen en hen het beste gewenst.
2. Brief van P.E. de Wit (wordt behandeld bij de rondvraag).

5. Benoeming kascontrolecommissie

1. Tengevolge van de (a.s.) benoeming van Pim Frequin is er een vacature voor de kascommissie. Daarnaast treedt Henk de Vries volgens schema af. Bert Hovener en Ted van den Aardweg stellen zich beschikbaar als lid en A.J.C. Bentz van den Berg wordt reservelid.



6. Nieuwe leden

7. Bestuursverkiezing

1. Pim Frequin is bereid in het bestuur zitting te nemen. De aanwezige leden stemmen hier unaniem mee in. Pim zal het werk van Peter van der Woude overnemen.
2. Vandaag treden twee bestuursleden af: Thea Severin-Meurs en Peter van der Woude. De voorzitter blikt terug op de carrière van Thea. Onder andere heeft ze drie lustra helpen organiseren en onlangs heeft ze ervoor gezorgd dat Martin Severin in maart Harry Happel opvolgt. Als aandenken overhandigt hij haar een bord met inscriptie. Peter van der Woude krijgt lof toegezwaard over de manier waarop hij onze penningen heeft beheerd. Als "computergek" heeft hij veel zaken binnen de club geautomatiseerd. Ook hij mag een bord met inscriptie in ontvangst nemen. Lies Wienk en Elly Happel heeft voor beiden een boeket bloemen.

8. Activiteiten 2006

1. Op de vraag van de voorzitter wie er in 2006 activiteiten denkt te organiseren komt uit de zaal geen reactie. Bestuursleden Roedi Deinert en Pim Frequin delen mee te overwegen een Pinkstertocht te organiseren. In het geval van Roedi zou het wel iets eerder kunnen worden: zo tegen Hemelvaart.
2. De voorzitter betreurt het dat het opnieuw bestuursleden zijn die het initiatief moeten nemen. Onze club is toch een soort familieclub? Met, voor en door elkaar? Hij vestigt er de aandacht op dat de bestuursleden, inclusief de leden van de Technische Commissie veel werk voor de club verzetten. Daarbij doen ze alles in eigen tijd en voor eigen rekening. Vergaderingen worden thuis gehouden, waarbij vergoedingen of attenties ten laste van de clubkas niet aan de orde zijn, óók niet voor de reiskosten. Pro Deo dus. Ook geeft hij aan dat de Technische Commissie die jaarlijks toch tientallen vragen weet te beantwoorden, zelden een reactie op haar adviezen mag ontvangen. Moet toch anders kunnen!

9. Wisselbeker

1. Dit jaar helaas geen kandidaat voor de wisselbeker, want geen bijzondere activiteiten geïnitieerd door de leden.
2. Wel is er de bekende Doerakclubpenning voor Roedi Deinert die de Pinkstertocht naar Kuinre heeft georganiseerd. Zijn vrouw Emmy ontvangt een boeket bloemen.

10. Rondvraag

1. De voorzitter meldt dat de overnamesamenwerking met Bert de Housson hem ervan heeft overtuigd dat het clubblad in de toekomst in goede handen is. M.i.v. het najaar is Bert de hoofdredacteur. Rien belooft hem voorlopig wel te assisteren.
De heer P.E. de Wit zegt met verbazing te hebben gelezen dat het clubblad door één iemand met assistentie van een tweede in elkaar wordt gezet. Hij vindt dit een applaus waard. Hetgeen blijkens het aantal geproduceerde decibellen alle aanwezigen óók vinden. Deze bijval pleziert de voorzitter/redacteur en van de gelegenheid maakt hij direct gebruik om te vragen naar kopij. Iedereen die iets wetenswaardigs te vertellen heeft of iets bijzonders met zijn of haar Doerak heeft beleefd, moet dat vooral niet voor zichzelf houden!
2. Af en toe is het geluid vanaf de bestuurstafel door geroezemoes niet goed hoorbaar achter in de zaal. Heeft de voorzitter geen hamer? Pats! Jawel dus, maar helaas werkt de geluidsinstallatie ook niet altijd even goed.
3. Sines Boskma vraagt of de te organiseren (Pinkster-) tochten ook gepubliceerd worden op onze website? Antwoord: ja.
4. Ted van den Aardweg vraagt of Peter van der Woude de website blijft beheren. Antwoord: vooralsnog wel.
5. Mevrouw Dekker: is het mogelijk e-mailadressen in de ledenlijst op te nemen? Antwoord: zal worden bekeken, we hebben natuurlijk maar een beperkte ruimte (A5).
6. De heer P.E. de Wit heeft schriftelijk enkele interessante vragen gesteld. Onder andere: slechte ervaring met reinigen van tentdoek, vraagt advies. Ook wil hij bijvoorbeeld weten waar de grenzen van een Doerak liggen qua vaargebied (IJsselmeer, Rijn, Moezel?) en qua weersomstandighe-



den (windkracht 7-8-9?). Refereert aan tocht van Pim Frequin.

Vanuit de vergadering wordt over het tentdoek gezegd dat canvasachtig doek moeilijk te reinigen is. Het 'weer' gaat er ook vaak in zitten; Albers uit Wageningen verwerkt glad doek dat gemakkelijker te onderhouden is. Over de 'grenzen' van de Doerak bestaan, al naar gelang de ervaring en kennis van de schipper en zijn bemanning, verschillende meningen. Behalve de waarheid dat een schip zo zeewaardig is als haar bemanning (eigen grenzen kennen!), zijn enkele daarvan: vaar altijd met z'n tweeën, houd je lijnen binnen, heb een marifoon aan boord. Neem voor een tocht op groot water voorzorgen: luister het weerbericht uit, zorg voor een volle brandstoftank, zet losstaande zaken vast of berg ze op, zodat je allen maar op je schip hoeft te letten. Monteer extra brandstoffilters (i.v.m. losrakende sludge op ruw water).

Een Doerak kan veel hebben, maar vóór alles geldt: schipper weet wat je kunt en neem je eigen verantwoordelijkheid!

11. Pauze

12. Presentatie

1. Omdat velen het risico van slecht winterweer niet in het donker willen nemen, wonen slechts enkele tientallen leden de inleiding van de heer M.Th. Moolhuijzen over het Statenjacht van Utrecht bij. Hetgeen overigens niets afdeed aan zijn met lichtbeelden ondersteunde boeiende relaas.

13. Sluiting

1. Omdat ook voorzitter Rien Wienk tijdig naar zijn woonplaats in het hoge noorden was vertrokken sluit vice-voorzitter Roedi Deinert de bijeenkomst. Hij dankt de heer Moolhuijzen voor zijn interessante uiteenzetting en wenst iedereen een goede thuiskomst, fijne Kerstdagen en een goed begin van het nieuwe jaar.

N.B.: Agenda 2006: ledenvergadering op zondag 12 maart.

Raalte, 5 december 2005

Voorzitter

Secretaris



Periodiek DOERAKCLUB scheepsjournaal .

Van de redactie,

Daar is hij dan weer het voorjaarsnummer van het Doerakclubblad.

Waren we in het laatste nummer bepaald niet erg te spreken over uw inbreng en medewerking om ons clubblad een blad van "voor en door u" te doen zijn, kunnen we nu stellen dat onze oproep om copy voor het clubblad niet voor niets is geweest.

We gaan dus duidelijk de goede kant op want wij ontvingen een paar leuke bijdragen.

Er blijft echter nog genoeg te wensen over, wij willen vragen, met name aan de leden in het westen en het zuiden van het land, laat ook eens iets vanuit uw regio horen.

Het moet toch niet nodig zijn dat er alleen maar nieuws vanuit het "hoge noorden" op u losgelaten wordt.

Wat blijft er dan nog over van de slogan "in het westen, het kloppend hart van Nederland gebeurt het" of geldt, ook voor u, de kreet vanuit het Westen geen nieuws!

Het is in ieder geval wel een bekend gegeven dat in die regio's de meeste leden wonen, dus geachte westerlingen, klim in de pen of achter de computer en stuur uw bijdrage aan ons op, bij voorbaat namens uw medeclubleden dank.

Dit clubblad is de laatste door mij gemaakt. Ik moet u zeggen dat ik het voorbereiden en het maken van de clubbladen altijd met veel plezier heb mogen doen. Ik denk dat ik er aardig in ben geslaagd dat het een blad werd voor "Elck wat Wils" en ik ben dan ook blij dat Bert de Hosson dit werk van mij gaat overnemen.

Op de volgende pagina stelt Bert, voor zover u hem nog niet kent, zich aan u voor.

Zoals Bert al schrijft zijn wij allebei Amsterdammers en is voor ons de variant op een Amsterdams gezegde: "twee Mokumers weten samen wat een bril kost" volledig van toepassing.

Ik wens Bert veel succes en ik wil aan u vragen, overspoel hem met uw copy dan kan het Doerakclubblad nog vele malen op uw deurmat blijven vallen!!!

Met een vriendelijke groet,

Rien Wienk

Even kennismaken met de nieuwe redacteur

Mijn naam is Bert de Hosson, ik ben 62 jaar oud en al bijna veertig jaar getrouwd met mijn lieve vrouw Iny.

Net als Rien Wienk ben ik Amsterdammer van geboorte en evenals Rien uiteindelijk neergestreken in het mooie Friesland.

Wij wonen sinds vijf jaar in Workum in een mooi huisje aan het water waardoor onze Doerak LX 900 OK, genaamd "Smuif", heel prettig aan de steiger achter ons huis kan liggen.

Zowel mijn vrouw als ik zijn al ons hele leven fervente watersporters (eerst zeilers en later motorbootvaarders) en ons (watersport)levensverhaal heb ik u vorig jaar uitgebreid verteld middels mijn artikeltje in ons clubblad over het ontstaan van de naam van ons schip "Smuif". Toen Rien mij tijdens de Pinkstertocht van 2004 benaderde met het verzoek of ik er misschien iets voor voelde om hem op termijn op te volgen als redacteur van ons mooie clubblad, heb ik in eerste instantie enige bedenktijd gevraagd.

Maar na een tijdje als redactiehulpje mee te hebben gelopen (ik mocht de door Rien geselecteerde artikelen rangschikken en uitypen), bleek het redactiewerk mij dermate goed te bevallen - en vooral toen Rien mij beloofde mij nog wel enige tijd als souffleur te zullen begeleiden - dat ik mijn twijfels overboord zette en ik mijzelf nu dus als uw nieuwe redacteur mag voorstellen.

Uiteraard zal ik Rien - die immers jarenlang op voorbeeldige wijze inhoud heeft gegeven aan zijn dubbelfunctie van zowel voorzitter als redacteur - moeilijk kunnen evenaren, laat staan overtreffen, maar dat wil ik wel proberen!

Dat is echter onmogelijk als ik geen hulp van u allen krijg.

Rien heeft het ook al vele malen gezegd en geschreven; schrijf uw belevenissen eens op, kijk eens in uw krant of clubblad of er iets in staat dat ook voor uw medeleden van de Doerakclub van nut kan zijn, kortom alles is - zowel per post als per e-mail - meer dan welkom!

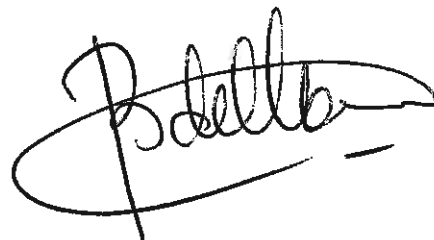
Want nogmaals, zowel Rien als ikzelf kunnen het echt niet allemaal zelf verzinnen en hebben uw hulp hard nodig om een representatief en informatief clubblad in elkaar te draaien.

Als nieuwe redacteur verheug ik mij al op de postzakken vol reacties, die u mij ongetwijfeld binnenkort toe zult sturen en waarvoor ik u nu al bij voorbaat hartelijk wil bedanken!

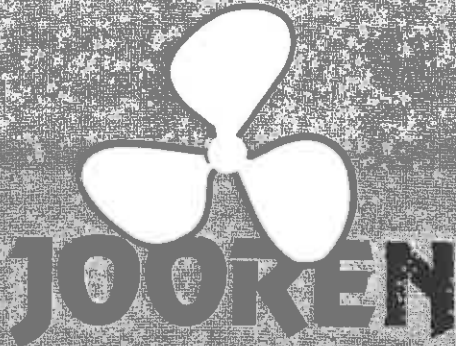
Helaas kan ik mij niet persoonlijk presenteren op de komende voorjaarsvergadering - wij zijn dan op vakantie in een warm land - maar ongetwijfeld komen wij elkaar nog wel eens tegen. Ik wens tot slot iedereen een heel plezierige en mooie zomer toe en vooral een behouden en gezonde vaart.

Met een vriendelijke groet,

Bert de Hosson.



JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN 'DE SCHROEVEN DOKTER'



Jooren Scheepsschroeven is Dordrecht al sinds 1950 grootschalig aan de draak bevoeren in vier de- beneden. Hiermede De Jorane kent een unieke en unieke gelegenheid voor het afgeven en ophalen van schepsschroeven in ons moderne bedrij- pensgebouw dat aan alle milieuvoorschriften voldoet. Schreven we naar vertrouwen tussen Jooren Scheepsschroeven en de klant.

Schepss-, loeg- en verstelbare schroeven van de meest uiteenlopende materialen en soorten te weten, brons, nikkel-aluminium-brons, gietijzer, roestvrijstaal en aluminium worden door ons gerepareerd. Buiten 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

Binnen de 24 uur wordt uw schroef gerepareerd en beschikbaar is voor gebruik. De schroeven worden gemaakt van brons, aluminium, gietijzer, roestvrijstaal en aluminium. Bovendien verminderen wij ook de draagkracht van bijvoorbeeld gietijzer, brons en aluminium machine-onderdelen. Het repareren van een schepsschroef is een maatwerk. Bij Jooren Scheepsschroeven wordt u dan volop aandacht, betrokkenheid en zorg verwacht.

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



ATTENTIE!

STUUR UW BESCHADIGDE SCHROEF OP!

(voordelig met TPG bijv. 10 kg voor € 12)

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

OF

MAAK EEN AFSPRAAK EN WACHT OP DE REPARATIE

*vooral prijsopgave mogelijk als de schroef binnenkomt!

Aan: Jooren Scheepsschroeven
Papendrechtsestraat 2A
3313 CT Dordrecht
Holland

Afz.: _____

pleziervaarttuigen - beroepsvaart

Iets dat je nooit vergeet.

Toen ik in 1930 op mijn elfde verjaardag werd verrast met een eenvoudige, maar leuke zeilkano, was ik binnen de kortste keren verslingerd aan de watersport. En dat bleek chronisch te zijn.

Het was dan ook een zware tegenvaller toen mijn vrouw in 1967 door een toenemend fysiek ongemak niet langer deel kon nemen aan het toeristische zeilen – met onze Valk -, waarin wij ook onder het dekzijl tijdens onze tochten overnachtten. En dit schreeuwde om een alternatief!

Ik telde mijn centjes en dacht voldoende te hebben voor een tweedehands kruisertje, dat mijn vrouw voldoende comfort zou bieden, waardoor zij bij de watersport betrokken zou kunnen blijven.

Het idee vond ze goed, maar 'tweedehands' werd onmiddellijk geschrapt. "Wij stoppen geen geld waarvoor jij keihard gewerkt hebt in de ellende van een ander". Dit was haar mening, wel wat overtrokken maar niet uit haar hoofd te praten! "Dan spaar je maar wat langer en dan koop je iets nieuws".

Wij praten er over met Pieter van Druyten, met wie wij in die tijd bevriend waren en die gaf mijn vrouw geen ongelijk. Hij was in die tijd werkzaam in een technische functie bij het bureau "Watersport" van de ANWB en zijn stelling was, dat je bij de aanschaf van een tweedehands boot slechts tweederde van het beschikbare geld mocht besteden aan de aankoopsom en eenderde moest reserveren voor eventuele onaangename verrassingen.

"Ik heb een heel ander voorstel voor jullie. Volgende week moet ik naar Nederhemert, naar de Eistawerf van de Baron van Wassenaer. Hij heeft een nieuw type Doerak aan de serie toegevoegd en die wil ik gaan bekijken. Ga met me mee. Doerakken zijn boten, die schoonheid hebben opgeofferd aan functionaliteit, dat wel, maar ze zijn volgens een concept gebouwd en ontwikkeld door de heer Lafeber, een uitstekend jachtontwerper. Het concept garandeert kwaliteit en goede vaareigenschappen en biedt zeer zeker het comfort dat jullie zoeken. Verder kun je zo'n boot met het bedrag dat jullie ter beschikking hebben betalen".

Het liep tegen het eind van het seizoen '68. Ik liet me ompraten, hoewel ik wel wat meer schoonheid zou hebben gewild en ik ondertekende een bouwopdracht voor een Doerak 780 met open kuip. Te leveren in de tweede helft van april 1969.

In die derde week van april kregen wij bericht, dat de boot schoongemaakt en wel tot onze beschikking was. Wij brachten er een vrachtje kommaliewant naar toe en nog enkele andere zaken, waarvan wij dachten dat ze nuttig zouden zijn. Wij spraken af, dat wij de boot het volgende weekend zouden ophalen.

Met drie opstappers, waaronder Pieter van Druyten, werd ik door een neefje op vrijdagmiddag in mijn eigen auto naar Nederhemert gebracht.

Het weer, dat tot die tijd prettig lenteachtig was geweest, was volledig omgeslagen. Het was bitter koud en met de Baron dronken wij een iets te pittig borreltje tot inzegening van het vaartuig en veel te laat vertrokken wij, bij een temperatuur onder de 10 graden, naar Amsterdam.

Al in het schemerdonker bereikten wij de sluis bij Woudrichem en in het pikkedonker die in Gorinchem, waar wij de sluiswachter om moesten kopen om nog geschut te worden!

Inmiddels was de temperatuur nog verder gezakt en was het gaan sneeuwen!

Eerst heel licht, later met dikkere vlokken, die zich door die ene ruitenwisser niet meer weg lieten veegen.

Steeds moest er iemand naar buiten om met een in de boot gevonden stuk karton de ruit schoon te veegen.

Het motorluik hadden wij opengemaakt om een beetje warmte in de kuip te krijgen.

Wij passeerden Arkel en de brug naar het Merwedekanaal en besloten in Meerkerk af te meren en eerst met z'n vieren hard door het stadje te gaan hollen om een beetje warm te worden.

Wel vreemd nagestaard door de enkele voorbijganger die zich nog buiten waagde.

En het begon steeds harder te sneeuwen!

Tegenover onze ligplaats was een kroeg, waar het lekker warm was en waar wij een diep bord erwtensoep konden bestellen – en voor de liefhebbers zelfs twee.

Vlak voor sluitingstijd kregen wij nog een verse bak sterke koffie met een cognacje en wij dachten nu de nacht wel aan te kunnen.

Op de boot lag de sneeuw inmiddels zo'n 10 centimeter hoog en was de kuip onder de vinyltent druipnat van de condens.

Geheel aangekleed kropen wij in onze slaapzakken om er bij het eerste ochtendgloren na een weinig effectieve nachtrust weer uit te voorschijn te komen.

Wassen en scheren werd overgeslagen, een natte washand over het gezicht moest maar voldoende zijn!

Bij het van mijn vrouw meegekregen voedsel was een doos eieren en een pakje ham.

Een van ons vieren had hofmeesterallures en zorgde voor een stevig ontbijt met ham en eieren.

Dit alles weggespoeld met een flinke mok sterke koffie en een scheut cognac om warm te blijven.

Onder het vinyldak van de kuiptent hingen hier en daar ijspegels, die door de uitstraling van onze lichaamswarmte begonnen te smelten en mooie plasjes vormden op de kuipvloer.

Sneeuwen deed het niet meer en de hemel was zelfs helder en de zon kondigde haar komst aan.

Toen het ontbijt naar binnen was gewerkt gooiden wij los.

Wij waren getuige van een prachtige zonsopkomst en een steeds aangenamer wordende temperatuur, die de sneeuwresten op de boot snel deden smelten.

Voordat wij in Vianen aankwamen hadden wij de kuiptent er al afgehaald en konden wij zelfs onze jassen al uittrekken.

Het werd een prachtige dag.

Wij werden in Vianen vlot geschut en konden met een beroepsvaartuig mee de Beatrixsluis in.

Na een wel heel vlotte vaart door het Amsterdam-Rijnkanaal gingen wij bij Driemond de Gaasp op om via de Weespertrekvaart en het Zuider-Amstelkanaal de Nieuwe Meersluis te bereiken, waar wij kennelijk door iemand van mijn vereniging werden gesignaleerd. Want bij binnenkomst in de jachthaven werden wij begroet met drie saluutschoten vanaf de startoren.

Onze vrouwen stonden ons daar op te wachten en wij kregen heel veel belangstelling van onze medeleden, die graag een dronk op de toekomst en een behouden vaart wilden uitbrengen.

Ik heb veel drank moeten lenen om aan de vraag te voldoen maar één ding is zeker: de tocht zowel als de aankomst zijn met een scherpe naald in mijn geheugen gegrift!

Nu, na tweëndertig jaar, varen wij nog steeds met onze Doerak waarmee wij bijna door heel Nederland hebben getoerd.

De Doerak van de Baron vulde een gat in de markt, veroorzaakte een gat in mijn portemonne maar verschaftte ons de totale invulling van een droomwens.....

Uithoorn, 2 september 2001.

Peet Suur †



Noord-West Duitsland

In de zomer van 2005 hebben wij (Door en Pim Frequin) gedurende ruim 4 weken met onze Doerak Pav "Los Hermanos" de meest gebruikte waterwegen van Noord-West Duitsland: Eems, Leda, Elisabethfehn-Kanal, Küsten-Kanal, Hunte, Weser, Hadelnerkanal, Mittellandkanal, Dortmund-Ems Kanal bevaren.

De "Los Hermanos" meet 9,50 meter en heeft een diepgang van 0,90 meter. De boot is voorzien van een 80 pk motor "Lombardini".

deel twee en slot

16 aug – Bad Essen – Osnabrück

Het is droog en 'n flauw zonnetje. Eerst halen wij per fiets vers stokbrood, waarna wij om 10:30 uur vertrekken uit Bad Essen over het Mittellandkanal. Mooi vaarwater, wel veel bomen, maar genoeg doorkijkjes op het landschap. Om 13:00 uur draaien wij het kanaal "MLK-Stichkanal Osnabrück" in de richting van Osnabrück, alwaar wij om 14:00 uur afmeren. Via het haven Infoboord vernemen wij dat het mogelijk is per trein via het naburige dorp Haalen Osnabrück te bereiken. Na 1,5 km lopen naar de trein zijn wij om 15:35 uur in het centrum. De stad heeft een groot wandel-winkelcentrum.

Met de hulp van een bij de VVV verkregen plattegrond bezoeken wij ondermeer de mooie Dom "St Peter", Rathaus en "St Katharinen" Kirche. In het havenrestaurant genieten wij van een goede schnitzel.

17 aug – Osnabrück – Osnabrück

Vandaag houden wij 'n rustdag en zetten onze stoelen op het grasveld bij onze aanlegplaats. Wij hebben een mooi 1^o rang uitzicht op het kanaal en het landschap.



Wij genieten van onze eerste zonnige en warme dag van onze vakantie. De dag wordt doorgebracht met het lezen van een Nederlandse krant en boek, het doorwerken van ontvangen e-mail berichten van onze kinderen. 's-Avonds eten wij gezellig met verschillende Duitse jachtclubleden aan tafel in het havenrestaurant.

18 aug – Osnabrück – Ibbenbüren

Om 09:15 uur vertrekken wij en varen rustig zonder sluizen naar het einde van het Mittellandkanal. Op de "Dreieck" Mittellandkanal en Dortmund-Ems

Kanal tanken wij diesel (€ 1.20) en water. In eerste instantie meren wij voor het restaurant daar af, waar wij 4 jaar geleden met vrienden gelegen hebben. Net als de Doerak vastligt ontdekken wij, dat deze ligplaats bestemd is voor z.g. "Kegelschepen". Na enige discussie en ter voorkoming van een eventuele confrontatie met de politie en/of beroepsschippers besluiten wij weer los te maken en varen 4 km terug het Mittellandkanal op om in een dode arm om 15:30 uur een goede en rustige ligplaats te vinden. Van onze zoon vernemen wij, dat hij het plan heeft om morgen naar ons toe te komen. Wij besluiten dan ook de volgende dag naar Münster te varen.

19 aug – Ibbenbüren – Münster

Met zonneschijn vertrekken wij om 10:30 uur richting Münster over het Dortmund-Ems Kanal. Hoewel het kanaal in de eerste kilometers door verbredingswerkzaamheden belangrijk is versmald, ondervinden wij nauwelijks enige hinder door tegemoetkomend scheepvaart verkeer. Het kanaal is 40 kilometer lang zonder sluizen. In de jachthaven "Marina Alte Fahrt Fuestrup", ongeveer 7 km van Münster vinden wij een goede ligplaats met alle faciliteiten. Het eten in het havenrestaurant was matig en werd verstoord door een hevige plensbui.

20 aug – Münster – Münster

Wij besluiten om een rustdag te nemen. In de haven ontmoeten wij een Nederlands echtpaar, welke na een 3 maanden durende tocht door Oost-Duitsland op weg naar huis zijn. Hun ervaringen in het "Berlijn" gebied maken ons zeer enthousiast om dit gebied ook eens te bezoeken, wanneer wij meer dan 4 weken vakantie kunnen nemen.

21 aug – Münster – Ibbenbüren

Vandaag, zondag, varen wij weer terug naar de aanlegplaats in het Mittellandkanal van vrijdag j.l. Verder kunnen wij niet, aangezien de sluizen niet op zondag draaien in de benedenstroom van het Dortmund – Ems Kanal. Het zwaar bewolkt en saai weer. Wij gebruiken de tijd om een kort reisverslag per e-mail te sturen naar onze kinderen.

22 aug – Ibbenbüren – Lingen

We vertrekken om 10:00 uur en nemen de eerste sluis "Bevergern" van het Dortmund-Ems Kanal, waar nog drie andere boten bij aansluiten. Verder worden er nog 6 sluizen met een wisselend verval van 4 tot 8 meter vlot gepasseerd. Wij meren om 17:00 uur voor de derde keer af in de Yachthafen Ems/Lingen, welke zich bevindt in een zijarm van het Dortmund-Ems Kanal.

23 aug – Lingen – Meppen

Na het traditionele douchen en boot opruimen starten wij om 11:30 uur de motor. Vandaag hoeven wij maar twee sluizen te doen. Het zit echter tegen, want wij moeten wachten op een beroepsschip van de andere kant, voordat wij gesluisd kunnen worden. Om 16:30 uur varen wij een 2 km lang zijarm op weg naar Meppen. Aan het einde van de zijarm in een natuurplasje vinden wij de goede Yachthafen Ems/Meppen.

24 aug – Meppen – Haren

Met een beetje zonneschijn gooien wij om 10:00 uur de trossen los. In de enige sluis van deze dag worden wij door onze dochter gebeld met, wat wij dan nog niet weten, een leuk en spannend nieuws. Na het schutten ballen wij dan terug om het plezierige nieuws te vernemen, dat ons tweede kleinkind zich heeft aangekondigd. Wij meren af in de Yachthafen Haren met een goede ligplaats. Wij pakken nog twee uurtjes zon en dan is het weer bewolkt. Op loopafstand is een winkelcentrum, Tijdens het boodschappen doen laten wij ons "Kaffee mit Kuchen" goed smaken. "s-Avonds regent het weer eens en blijven dan ook aan boord.

25 aug – Haren – Walchum

Vandaag hebben wij een korte trip. We vertrekken om 10:30 uur en varen rustig het Dortmund – Ems Kanal verder af . Het is mooie omgeving met veel groen en mooie, nieuwe welvarende huizen en boerderijen Om 12:30 uur meren wij af in "Marinapark Ernstal" .



Een mooi nieuw vakantiepark met nieuwe chaletachtige huisjes en een kleine havenkantine, nieuwe steigers voorzien van stroom en water. Na de lunch is het bewolkt, maar droog en gaan wij fietsen. Eerst even langs het kanaal, maar dan het land in, want varen doen wij per slot van rekening op het kanaal. Gedurende de fietstocht van 2 uur genieten wij van kleine dorpjes met grote boerderijen en een lekkere plattelandslucht. In de havenkantine warmen wij ons op met warme chocolade en kuchen.

26 aug – Walchum – Weener

Wij vertrekken al om 07:50 uur, want wij moeten nog door 2 sluisen alvorens wij op "levend" water zijn. Uiterlijk 2 uur voor "laag" water dienen wij voor de sluis van Weener te zijn om nog gesloten te kunnen worden. Met de stroom mee zijn wij op tijd bij de Weener sluis, maar de haven/sluismeester is er nog niet. Wanneer om 11:30 uur de sluis open gaat, dan liggen wij bijna vast in het slik van de toegang tot de sluis.



Met een beetje extra motorkracht komen wij toch los en hoeven niet nog eens 6 uur te wachten. Het is erg koud, waardoor wij een drietal dooie vingers hebben. Wij meren af in de "Alte Stadt" haven, midden in Weener, omzoomd met huisjes uit soms 1750. Wij gaan wandelen, het is droog en de zon komt een beetje door. Wij nemen wel een paraplu mee. In het stadje is niet veel te beleven. Wij bezoeken de protestantse kerk. 's- Avonds ingelogd met de laptop om de ontvangen zakelijke en privé e-mails door te nemen. De e-mails van onze kinderen brengen ons op de hoogte van hun wel en wee. Heerlijk al die moderne communicatiemiddelen

27 aug – Weener – Emden

Om Emden te kunnen bereiken met aflopend water vertrekken wij om 08:10 uur en sluizen om 08:30 uur uit Weener. Wij varen nu op de Ems, wat een mooi weids vaarwater is met verschillende drooggevallen gebieden. Om 11:30 uur kunnen wij pas door de sluis van Emden, waardoor wij tot 13:45 uur moeten wachten tot dat de spoorbrug wordt geopend en meren af in de binnenhaven van Emden. Een druk, gezellig stadje met veel winkels en terrasjes dicht bij de haven. Wij gaan het stadje in en kopen een Nederlandse krant op het station. Op het lichtschip in de haven gaan wij eten in de kapiteinshut.

28 aug – Emden – Aurich

Vandaag begint de vierde en laatste week van onze vaarvakantie. Wij besluiten de tocht Emden/Aurich van een aantal jaren geleden nogmaals te doen en gaan dan ook om 10:30 uur door de eerste brug van het Ems-Jade Kanal. Vervolgens worden geschut in de bezienswaardige "Kesselsluis".



Op deze ronde sluis komen vier kanalen uit met ieder een ander waterniveau. Hij heeft een verval van 3 – 4 meter. Het Ems-Jade Kanal is een mooi, toeristisch vaarwater Om 13:00 uur moeten wij voor de sluis bij Rahe een half uur wachten, want de sluisen in dit kanaal draaien tussen 12:30 – 13:30 uur niet op zondag. Om 14:00 uur meren wij af in Aurich, waar wij gratis liggen, doch geen stroom, maar wel een douche hebben. In het haventje nemen wij op een terras nog een drankje. Het is bewolkt en fris.

29 aug – Aurich – Emden

Wij vertrekken om 10:00 uur en passeren de sluis en nodige bruggen vlot. Het is prachtig, zonnig weer, maar de wind is hard en koud. Wij moeten even 20 minuten wachten voor de laatste brug in het Ems-Jade Kanal, voordat de door ons opgebeldde brugwachter komt om de brug te openen. Om 14:30 uur zijn wij weer terug in de stadshaven van Emden. We lezen de krant in de zon en eten een pizza in de stad.

30 aug – Emden – Borkum

Wij kunnen pas om 11:30 uur door de spoorbrug en moeten in de sluis lang wachten op een beroepsschipper Om 12:30 uur varen wij de sluis uit, de Dollard op. Het is prachtig, zonnig weer, windkracht 2. De Dollard is een plaatje om te varen! Wij zijn met een uurtje al in de buurt van Delfzijl. Wij vinden het zonde om nu al de Dollard te verlaten en besluiten dan ook nog even rustig (1500 toeren) door te varen. Op de laptop kunnen wij de route en de boeien volgen. Het gaat lekker/ Bij boei 35 zien wij op de laptop het eiland Borkum verschijnen. Wij zijn inmiddels voor het eerst van onze vele vaarervaringen op de volle Waddenzee. Wij vinden het machtig mooi. Wij varen in de vaarroute tussen de drooggevalle wadden door. Verschillende malen passeren ons de veerboten van Emden naar Borkum. Om 16:15 uur meren wij af in de jachthaven van Borkum. Rondom zee, schitterend uitzicht vanaf het jachthavenrestaurant. "s-Avonds heerlijk gegeten in het restaurant met een schitterend gezicht op de zonsondergang.

31 aug – Borkum – Delfzijl

Na bestudering van de stroomgetijde tabel blijkt, dat het om 16:15 uur laagwater is in Borkum. Dat betekent dat wij vanaf dat tijdstip de vloedstroom mee kunnen hebben om terug te varen naar Delfzijl. Wij hebben dan ook genoeg tijd om het stadje Borkum te bezoeken Om 10:30 uur nemen wij de bus van uit het de jachthaven, welke ons in 25 minuten in de "badplaats" brengt. Het is schitterend weer. De badplaats heeft een mooie boulevard met enige hotels, waaraan een relatief klein strand, doch geen strandtenten, zoals in Scheveningen. Wel veel straatjes met veel souvenirwinkeltjes achter de boulevard. Wij bestellen op een terrasje, midden in een winkelstraatje, voor de laatste keer "chocoladekuchen". Om 14:15 uur nemen wij weer de bus terug naar de jachthaven. We gooien de trossen los om 16:15 uur. Het is wel zonnig, maar er staat een flinke wind uit het oosten en dus op de kop. Het is toch wel een beetje spannend, maar alles gaat prima, wel golven van zeeschepen, die ons passeren. De Doerak wordt met zout water "gespoeld". Het is machtig op zo'n weidse watervlakte te varen. Na 3½ uur varen via onze laptop meren wij om 19:45 uur in de buitenhaven van Delfzijl af. Wij zijn weer veilig in Nederland en vieren dit met een lekker etentje in de haven.

01 sep – Delfzijl – Stroobos

Het zoute water laat een “vetachtige” laag achter op de boot. In eerste instantie maken wij het dek en de tent schoon met behulp van een spons en emmer drinkwater. Doch wanneer de havenmeester langs komt mogen wij deze activiteit met de slang doen. Om 10:00 uur verlaten wij de buitenhaven van Delfzijl. Het Duitse bezoekersvlaggetje wordt uit de mast gehaald. Samen met een bunkerboot worden wij in de grote zeesluis geschut en varen het Eemskanaal op. Het is nog steeds zonnig. Bij de Oostersluis in Groningen mogen wij naast twee beroepsschepen gelijk de sluis in. Via het Starckenborchkanaal passeren wij Gaarkeukensluis vlot. Deze sluis was onze laatste sluis in deze vakantie. Nummer 110. Om 16:45 uur meren wij af in de Jachthaven van Stroobos.

02 sep – Stroobos – Grouw

Wij gaan om 10:15 uur weg. Het is fris weer. Wij varen de ons bekende weg terug naar Jimsum. Bij de bunkerboot van Fonejacht vullen wij onze tank met diesel voor € 1.08 per liter. Een voor dit moment redelijke prijs. Om 14:00 uur meren wij af in de buitenpassantenhaven van Grouw, ten einde op zoek te gaan voor een verjaardagscadeau voor mijn vrouw. Wij slagen niet. We doen nog wat boodschappen en genieten van een broodje echte haring. Ter afsluiting van deze vakantie gaan wij met onze zwager en vriendin een hapje eten.

03 sep – Grouw – Jimsum

Het waait hard en wij worden door de patrijspoort redelijk vroeg uit ons bed geblazen. Na het ontbijt gooien wij los op 09:15 uur en meren om 10:00 uur veilig af in onze thuishaven te Jimsum.

Slot

Hoewel het teleurstellend was, dat wij onze oorspronkelijk plan om binnendoor naar Denemarken te gaan, niet konden uitvoeren, was deze vakantie een groot succes. Bovendien zijn wij tot de conclusie gekomen, dat 4 weken voor een tocht naar Denemarken en terug via de Elbe en Elbe Seiten Kanal te kort is. In dit geval zouden wij bijna dagelijks 7-8 uur hebben moeten varen. Door dat wij nu korte dagelijkse etappes konden varen, hebben wij veel meer genoten van de mooie rivieren en kanalen met hun landschappen, de bezochte dorpjes en van de ontmoetingen met andere watersportenthousiasten in de verschillende jachthavens. Het varen op stromend water, het toepassen van de getidentafels om de meest gunstige tijdstip van vertrek te bepalen gaf een nieuwe dimensie aan onze vakantie. In totaal hebben wij 106 uur gevaren zonder een enkel probleem of beschadiging met onze Doerak en motor. Wij gaan nu weer ideeën ontwikkelen voor onze vaarvakantie in de “hopelijk” zonnige zomer van 2006.

Nieuwegein, 26 september 2005

Door en Pim Frequin.

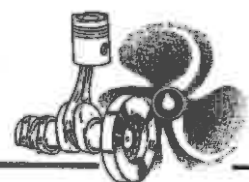
Uw leverancier van :

- 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

Hemelvaarttocht 2006.

Als voorloper en eventueel tussenhaven voor de Pinkstertocht wordt u hierbij uitgenodigd voor het hemelvaartweekend in Harderwijk van 25 t/m 28 mei 2006.

De bedoeling is om donderdag in de loop van de dag aan te meren in de Gemeentehaven van Harderwijk. Aan het eind van de middag is er de gebruikelijke "aanmeerborrel", waarna de deelnemers naar eigen inzicht de avond door kunnen brengen.

Op vrijdagochtend starten we met koffie en gebak, waarna we om ongeveer 14.00 uur afvaren voor de gebruikelijke rondvaart met "SHERRYSTOP". Om ongeveer 18.00 uur zijn we dan weer terug in de haven. Vrijdagavond is het koopavond in Harderwijk.

Op zaterdagochtend zijn we vrij om Harderwijk te verkennen er, is dan ook markt.

Om meer informatie te krijgen over deze oude stad staat er 's middags een stadswandeling met begeleiding van een stadsgids op het programma.

Het diner op zaterdag is nog niet geheel rond, maar er zijn genoeg restaurants ter plaatse om alsnog een geschikte plaats te vinden. Ik ga weer op zoek naar een restaurant waar we voor ongeveer € 20,- kunnen eten.

Op zondagochtend besluiten wij het weekend waarna een ieder weer zijns wegs gaat.

De kosten voor de rondleiding zijn: € 3,50 of 4,50 per persoon. Het havengeld is € 7,60 per nacht. Deze kosten zijn ter plaatse te voldoen.

Nadere gegevens verkrijgt u op de voorjaar ledenvergadering.

Inschrijven bij: R. Deinert
Enkhuizerweg 51
3891 CV Zeewolde
E-mail f2hrhdeinert@hetnet.nl
Tel : 036 5226434

Aanmelding voor de Hemelvaarttocht

Naam:
Adres:
Postcode:
Plaats:
Telefoon:
e.mailadres:
Scheepsnaam:
Aantal personen:

Eventueel dinerwensen: zoutarm / vegetarisch of anders.

De inschrijving sluit op de voorjaar ledenvergadering van 12 maart 2006

Pinkstertocht Utrecht & Omgeving

3 – 4 – 5 juni 2006

Beste Doerakclubleden,

Het is onze bedoeling om gedurende de pinksterdagen een vaartocht te organiseren in de vaarwegen rondom Utrecht. Het voorlopige vaarschema ziet er als volgt uit:

Zaterdag 3 juni 2006: 09:00 - 12:00 uur : Aankomst in Vreeswijk
Zaterdag 3 juni 2006: 12:00 uur: Vertrek richting Utrecht via Merwedekanaal & Utrechtse grachten
Zaterdag 3 juni 2006: 18:00 uur: Overnachting in Utrecht
Zondag 4 juni 2006: 13:00 uur: Vertrek richting Maarssen via Utrechtse grachten en Vecht.
Zondag 4 juni 2006: 17:00 uur: Overnachting in Maarssen.
Maandag 5 juni 2006: 10:00 uur: Vertrek richting Vreeswijk via Amsterdam-Rijn Kanaal (rustig te bevaren gedurende deze dagen!!!) en Merwedekanaal.
Maandag 5 juni 2006: 13:00 uur: Aankomst Vreeswijk.
Maandag 5 juni 2006: 13:00 – 14.00 uur: Vertrek huiswaarts.

Dit schema is onder voorbehoud van het overleg met haven – en sluismeesters.
Betreffende de definitieve kosten voor haven & sluisgeld zullen wij zo spoedig mogelijk informeren.

Wij hopen, dat U interesse hebt in deze meerdaagse tocht en zien uw inschrijving d.m.v. bijgaand inschrijvingsformulier gaarne tegemoet.

Met Doerakgroeten,

Door & Pim Frequin

Inschrijving Pinkstertocht 3 -4- 5 Juni 2006

Ondergetekende bevestigt hierbij zijn/haar deelname aan de Pinkstertocht:

Naam Deelnemer

(1):.....

Naam Deelnemer

(2):.....

Naam Deelnemer

(3):.....

Naam Deelnemer

(4):.....

Adres: Postcode & Plaats

E-mail adres:.....

Boot type & naam: Boot lengte: Marifoon ja/nee

Datum: Handtekening:

N.b.

Het inschrijvingsformulier kunt U zenden aan onderstaand adres of inleveren op de a.s. voorjaarsvergadering:

P.L.G. Frequin
Acaciastraat 56
3434 BZ Nieuwegein
Tel: 030-6067858

Onze boot heet: "Zonnedaaw."

Zonnedaaw (Vliegenvang) is een plantje van de Zonnedaaw familie (Droceraceeën), van het geslacht Zonnedaaw (Dracera). In Nederland komen drie soorten voor, de Rondbladige Zonnedaaw (*Dracera rotundifolia*), de Kleine Zonnedaaw (*D. intermedia*) en de zeer zeldzame Lange Zonnedaaw (*D. anglica*).

De plantjes groeien op vochtige heidegrond of in venen. Ze hebben een rozet met een doorsnede 6 – 8 cm. van lang gesteelde blaadjes. Deze blaadjes zijn met tal van rode, haarachtige aanhangsels (tentakels) bezet. De tentakels eindigen in een knopje, dat in de zon een kleverige vochtdruppel afscheid die als een dauwdruppel glinstert. Zet een insect zich hierop neer, dan blijft het kleven. De tentakels buigen zich over het diertje dat door het vocht, een soort maagsap, bijna geheel verteerd. De voedende bestanddelen worden door de tentakels opgezogen. (Heimans, 1960).

Toen ik mijn boot kocht, heette deze **Summertime**. Bij de eerste vaartochten zong, neuriede of floot iedere voorbijganger het gelijknamige liedje. Na enige tijd konden wij het niet meer horen! In het meegeleverde logboek vonden wij dat de boot in 1977 in Arnemuiden was afgeleverd met de naam **Iscaro**. Deze naam had voor ons geen betekenis. Wij hebben toen een nieuwe naam bedacht.

Mijn beroepsleven speelt zich af in de sferen van natuur en landschap; een plantennaam ligt dan voor de hand. Ons meest nabije (weekend) vaargebied is N.W.- Overijssel; een naam van een plant uit de natte venen lijkt daarom passend. Het werd **Zonnedaaw**. Het plantje is klein en niet opdringerig, net als onze boot; het heeft door vorm en kleur een bijzondere uitstraling net als een Doerak en voor beide geldt als waarschuwing: ga er maar met een grote boog omheen, je weet maar nooit.

februari 2006,
Piet en Olga de Wit



Zonnedaaw

Een nieuwe fiscale valkuil ?

De overheid probeert kennelijk op een slinkse wijze de verzekeringswereld voor haar fiscale karretje te spannen want wat is het geval?

Verzekeraars pleiten voor een eigen kentekenbewijs voor vaartuigen. Dit zou de controle op diefstal vereenvoudigen. Het Verbond van Verzekeraars wil met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Rijksdienst voor het Wegverkeer over een kenteken overleg voeren. Als argument wordt aangevoerd dat, sinds voor caravans een dergelijk kentekenbewijs verplicht is, het aantal diefstallen van caravans met de helft is gedaald.

Dat een registratiebewijs voor een caravan geen garantie is voor het voorkomen en opsporen van gestolen caravans heeft uw redacteur aan den lijve moeten ondervinden. Zijn gestolen caravan was voorzien van een registratiebewijs maar is, tot op heden, nog steeds spoorloos. De politie deed de zaak af met de opmerking "hij staat waarschijnlijk op een woonwagenkamp en daar gaan wij niet heen of hij is omgekat en naar het buitenland gebracht want dit laatste gebeurt ook regelmatig met auto's!"

Daarbij komt dat vaartuigen geen eenduidige nummering hebben (het zijn niet allemaal Doeraks met een vaste eigen nummering op de motordrager). Bovendien zijn er langs de waterwegen geen flitspalen en andere apparatuur, het is daarom lastig om op een mogelijk kenteken te controleren. Of je moet de boot voorzien van een kenteken op de romp zoals het bij de snelle boten verplicht is en dit is eenvoudig te verwijderen of over te schilderen. De verzekeraars stellen voorts dat er vorig jaar voor het eerst meer dan duizend boten zijn verdwenen waarvan het merendeel niet is teruggevonden. Het aantal vermissingen van boten blijft vrij stabiel terwijl inbraak in boten en diefstal van buitenboordmotoren wel toeneemt. Natuurlijk zijn er op dit moment al goocheme jongens die een markt zien voor het aanbrenge van een registratie/kenteken. Wat te denken van de website www.opsporingsregister.nl, op deze site kunnen watersporters hun eigendommen laten registreren. Voor elk voorwerp dat op de site wordt aangemeld krijgt de eigenaar een opvallende sticker, dit zou de dieven moeten afschrikken.

Zoals gebruikelijk hangt hier ook een prijskaartje aan, de eerste zes maanden zijn gratis en daarna betaal je per object € 19.50 voor het eerste jaar. Vervolregistraties gaan dan per jaar € 9.50 kosten. Het raadplegen van de site is gratis, voor kopers van tweedehands artikelen is in de database te controleren of de goederen wel of niet gestolen zijn. Op de site kan gezocht worden op motor-, serie-, of chassisnummer en eventueel op een speciaal aangebrachte codering. Volgens de initiatiefnemers is een dergelijke registratie tevens een wettelijk eigendomsbewijs.

Een zogenaamd brandmerk via het Kadaster is eveneens een preventief registratiesysteem en heeft alleen zijn nut als legitimatiebewijs wanneer een boot op de tweedehandsmarkt wordt aangeboden.

Het klinkt mooi maar of je daarmee je gestolen boot terugkrijgt is maar de vraag!!! AVL Systems in Wateringen heeft een, naar eigen zeggen, een sluitende oplossing. Zij werken met een GPS gestuurd volgsysteem zoals het reeds in de autobranche wordt toegepast. Het GPS systeem zorgt voor positionering en een GSM verbinding voor het doorsturen van de data naar een centrale meldkamer.

Het onzichtbaar inbouwen van GPS en GSM kost eenmalig ca. € 1300,--. De vaste kosten van een abonnement op een meldkamer bedragen ca. € 30,-- per jaar. Veel ervaring met diefstal van boten is er nog niet, in 2004 kreeg AVL melding van vijf gestolen vaartuigen die allen weer zijn teruggevonden.

Je kunt daar naast een ruimer gebruik maken van de ingebouwde GSM. Wat dacht je van het aansturen, via een sms bericht, van de boordkachel en of koelkast?

De diverse beveiligingssystemen worden momenteel getest door de Stichting Certificering Motorrijtuigbelasting (CCM). Als een systeem voldoet aan de eisen verkrijgt het een keurmerk en kan als eis gesteld worden door de verzekeraars bij het afsluiten van verzekeringen.

Er zal wel gelet worden op de waarde van het te verzekeren vaartuig, een eigenaar van een boot(je) van ca. € 5000,- kan je moeilijk opzadelen met een beveiligingssysteem van een dikke duizend euro!

De verzekeringsmaatschappijen schijnen dit jaar een start te willen maken met hun aangescherpte eisen. Deze eisen zullen dan niet alleen gericht zijn op diefstal maar ook op de algemene veiligheid aan boord zoals gasdetectie en brandveiligheid.

Booteigenaren kunnen straks keuze maken uit één van de verplichte elektronische beveiligingen die van een keurmerk zijn voorzien.

De simpelste beveiliging is een met alarm beveiligde kabel waarmee de boot is vastgelegd. Dit lijkt ons voor een Doerak de beste oplossing, wij hebben immers altijd te maken met een kuitent die toch wel erg inbraakgevoelig is. We zouden wel eens kunnen kijken naar de doelmatigheid van het slot op de kajuitdeur. Met een beetje schroevendraaier en geweld is toegang te verschaffen

Duurdere jachten moeten voorzien zijn van een alarmsysteem, waarbij de eigenaar thuis of een alarmcentrale een signaal krijgt als er iets op de boot gebeurt.

Volgens de verzekeraars is het nog onduidelijk welke boten straks aan welke eisen moeten voldoen, dit zal voor een deel van het prijskaartje afhangen.

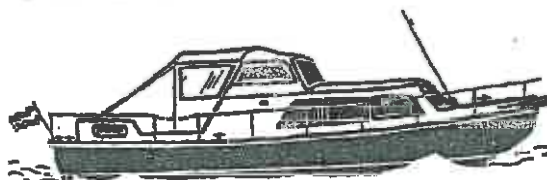
Zeker is echter wel dat zij, binnen een afzienbare tijd, een registratie in een landelijk register zullen gaan eisen. Op welke wijze deze registratie plaats gaat vinden en of dit wel of niet via de overheid zal lopen is nog in duistere nevelen gehuld.

En hiermee staan we dan ongemerkt voor de valkuil waar wij dit artikel mee begonnen. Het is voor de overheid een koud kunstje om elk willekeurig registratiesysteem te(mis)gebruiken om eindelijk de door haar zo vurig gewenste vaarbelasting in te voeren!!!

Zij heeft daarbij het voordeel dat, als elk schip een verplicht registratiebewijs moet kunnen tonen, je daardoor op een slinkse manier in de fiscale valkuil zal donderen!!!

In een Doerakclubblad uit 1981 vonden wij een artikel van de heer H.J. Flinterman die aan de hand van een duidelijk schema aangeeft op welke wijze een handige hobbyist een alarmsysteem in elkaar kan zetten.

Hoewel deze installatie wellicht gedateerd lijkt, is het nog steeds een goed bruikbaar systeem. Wellicht dat onze technische commissie met een voorstel voor een meer geavanceerde installatie kan komen.



KORTE BESCHRIJVING DIEFSTALBEVEILIGING VOOR BOOT.

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

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

Benodigde onderdelen:

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

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

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

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

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

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

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

Opgelet!

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

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

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

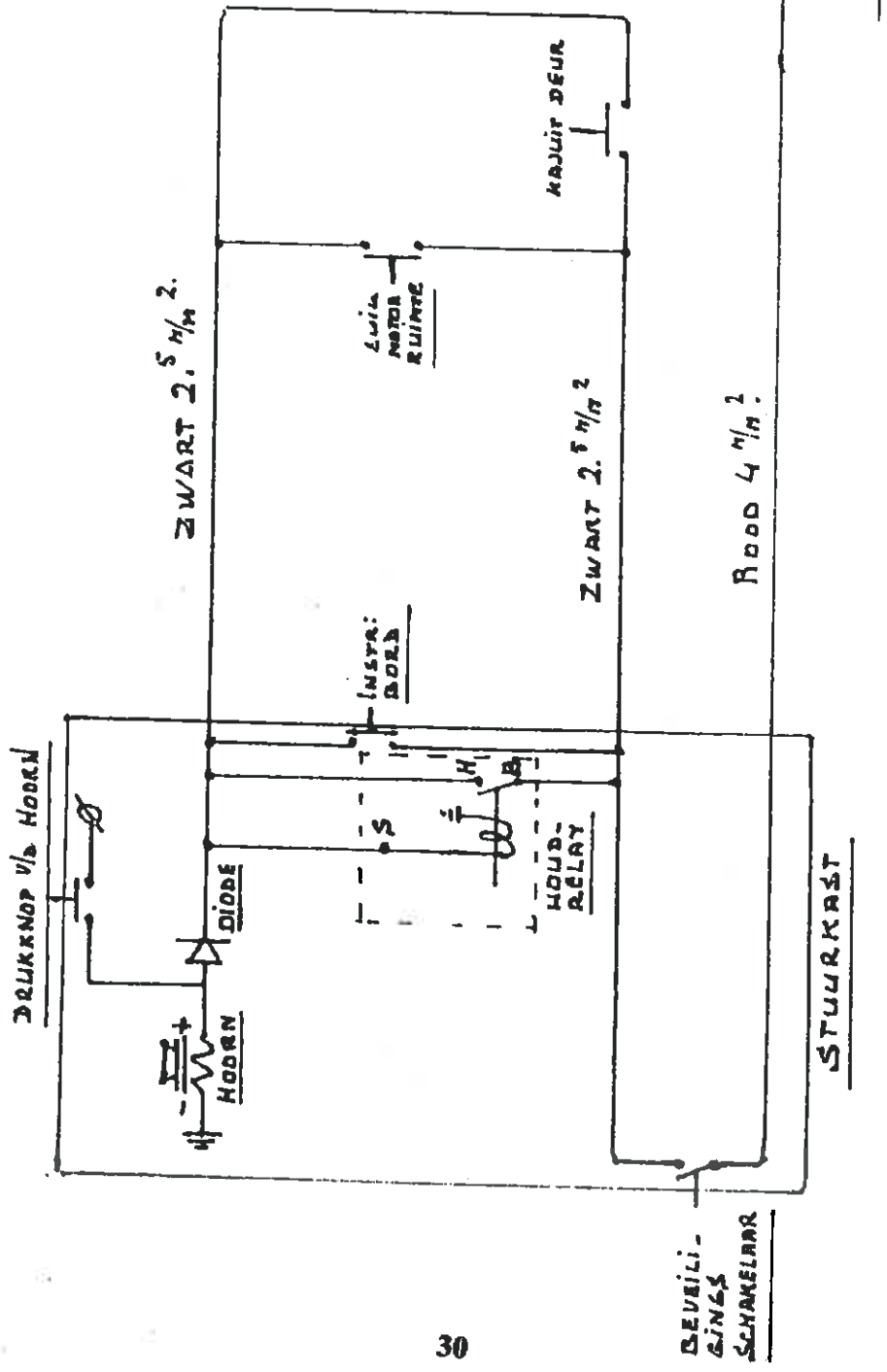
+ + + + + + + + + + + + + + + +

Houdrelay, draad, zekeringhouder, zekeringen, aan-uit schakelaar zijn te koop in zaken voor auto parts.
Deurschakelaars in doe-het-zelf zaken.
Diode te koop in radio onderdelen/zelfbouw zaken.

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

H.J. Linterman
Haarlem

"BEDRADING SCHEMA DIEFSTALBEVEILIGING VOOR BOOT."



HOUDRELAY = NORMALE LUCHTHOORN RELAY (HELLER) OF GELIJKWAARDIG. MET 4 AANSLUITINGEN. (B-S-H-M)

DIODE = TERUGSTROOM BEVEILIGING (IN S407)

ONTWERP H. J. LINTERMAN
HARLEY.

Stille boegschroef ???

Handig hoor, een boegschroef. Je kunt er je schip veel gemakkelijker mee manoeuvreren dan alleen met je schroef. Alleen zijn die dingen zwaar, lawaaiig, vreten ruimte in je schip en laten daarbij een spoor van smeerolie in het water achter. Bij van der Velden Systeemtechniek in Drachten samen met Machine- en Apparatenfabriek Combimax in Emmen en JB Besturingstechniek in Oosterwolde dachten zij daar anders over en samen ontwikkelden zij een boegschroef waaraan al die bezwaren niet kleven.

Het is – al zeggen zij het zelf- een revolutionair concept geworden: een elektrisch aangedreven boegschroef zonder as. De schroefbladen worden niet aangedreven door een centrale as maar zitten vast aan een buitenring die door een elektromotor wordt aangedreven. Er zijn inmiddels uitgebreide proeven mee gedaan en het werkt geweldig goed.

Voordat het zover was, waren er heel wat technische hobbels te overwinnen. De hoofdbrekers hebben een half miljoen euro gekost, inclusief een leuke overheidssubsidie. Grootste opgave was het ontwikkelen van een goede lagering. Energieke pogingen van anderen om een dergelijke schroef te ontwikkelen liepen daar steeds op vast. Maar de mensen van van der Velden slaagden.

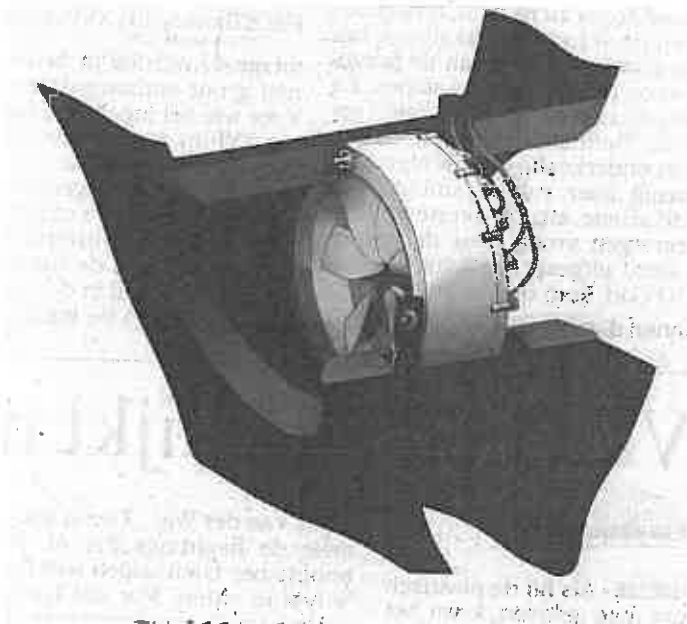
Het resultaat mag er zijn, vinden zij. De stuwkracht van hun schroef (die zij EPS noemen) is een stuk groter dan die van conventionele boegschroeven. Het maritieme testinstituut Marin liet weten, “ nog nooit eerder zo’n goede performance van een boegschroef te hebben meegemaakt. “ Bovendien is er een onvoorstelbaar laag geluidsniveau.

Door het weglaten van een aandrijfas is de nieuwe boegschroef zeer compact en licht in gewicht. Hij weegt maar de helft van een traditioneel exemplaar. Dat kan, afhankelijk van het type, honderden kilogrammen schelen. Vooral voor plezierjachten en zeilschepen is dat belangrijk. Door zijn compactheid is er binnen in het schip nauwelijks ruimte nodig. De kwaliteit van het oppervlaktewater vaart er ook wel bij want in plaats van vervuilende smeermiddelen wordt er water gebruikt als smeer- en koelmiddel.

Van der Velden bouwt de nieuwe schroeven voorlopig alleen op maat voor klanten. In de loop van het volgend jaar gaat de seriebouw in een aantal uitvoeringen van start.

De EPS is speciaal ontwikkeld voor grotere jachten maar de producent signaleert al belangstelling uit de hoek van de marine, visserij, bouwers van onderzoeksvaartuigen, cruiseschepen en niet in de laatste plaats de recreatievaart.

We wachten af en zullen u, zo mogelijk, op de hoogte houden.



Met een Doerak naar de Wadden.

Het plan ontstond gedurende het voorjaar. Laten we eens naar de Wadden varen. Al jaren hebben we met onze Doerak Friesland en de randmeren onveilig gemaakt. Langzamerhand waren we toe aan een nieuwe uitdaging. Informatie inwinnen, wat kan wel en wat kan niet.... De boot technisch echt in orde maken. Het zal toch niet gebeuren dat we het zeegat uitdrijven omdat de motor hapert.

We hebben ons georiënteerd op waterstanden, windrichtingen en andere belangrijke zaken.

Eindelijk, 25 juli is het zover, trossen los en richting Lauwersoog. Nu is dat best even varen vanaf Loosdrecht. We hebben nog een tussenstop in Lemmer. Gaandeweg de tocht kregen we er steeds meer zin in. Wij gaan naar Schier! Uiteindelijk trotseren we windkracht 6 op het Lauwersmeer en leggen aan in de haven van Zwaagwesteinde. Daar worden we een beetje stil. In de meeste havens liggen altijd wel een paar Doerakjes maar hier... niet één! En met onze 7.80 zijn we een klein schuitje.... Hebben we het dan echt verkeerd ingeschat? Is droogvallen niet voor ons weggelegd? We besluiten gewoon door te zetten. We hebben slecht weer gehad maar de verwachting voor de volgende twee dagen is aardig rustig. Windkracht 6 op het Wad willen we natuurlijk niet.

We schrijven 2 augustus 2005: we staan vroeg op en willen om 7 uur bij de sluis zijn. Daar blijkt dat we niet de enige zijn. Met ons varen heel wat schepen uit. Gelukkig voor ons zijn ze bijna allemaal vrij groot en met een mast. Wij mogen van de sluiswachter naast de rijkswaterstaatboot liggen, die als laatste komt aanvaren maar natuurlijk voorrang krijg! Die kapitein is een en al welwillendheid en helpt ons amateurs een stukje op weg met nog een paar goede tips. De sluis gaat open en daar gaan we dan toch, de Waddenzee op! Het weer is niet zo best, regenachtig en winderig maar het uitzicht is geweldig. Ruimte, golven en heel ver weg de horizon van Schiermonnikoog. We steken "recht" over en volgen de boeien bestaande uit takken die net boven het water uitsteken en die niet makkelijk te zien zijn. Maar na een klein uurtje varen zien we de haven van Schier. We besluiten naast de haven voor anker te gaan en droog te vallen. Gelukkig zijn we niet alleen en voelen ons gesteund door de schippers om ons heen. Langzaam gaat het water weg en komt onze Doerak in de modder terecht. We leggen - letterlijk - al ons gewicht in de schaal om de boot recht in de modder te laten zakken. En het lukt.....

Het is een machtige ervaring om het water te zien weg trekken, om kokkels te zoeken, krabjes te vangen en naar Schier te lopen. Eind van de middag wordt het prachtig weer en zitten we op het dek te eten en later te genieten van de ondergaande zon. 's-Morgens varen we weer terug naar Lauwersoog. Het is nog even spannend. Komen we op tijd los of wordt het krap. Maar gelukkig is de wind gedraaid, en wordt het water het strand op gezwiept. Met behulp van de motor komen we twee uur voor hoogwater los! We varen weer recht over brakwater terug. Nu met een beetje ervaring en een beetje meer vertrouwen dat het gaat lukken. Het was spannend en machtig leuk. Het Wad is een zeer speciale vaarervaring. En onze Doerak -Condor- heeft ook deze test meer dan goed doorstaan.



Met vriendelijke groet,
Annemieke Kolman
Levina Teerlinglaan 25
3723 PE BILTHOVEN
Tel: 0610887000

Doerak Condor

Internet aan boord.

Nederland is door zijn ligging en inrichting populair bij watersporters.

Veel watersporters hebben ook een computer en er zijn op internet een keur aan informatieve sites te vinden, die vóór, tijdens en ná het varen nuttig zijn.

En wie wil zijn e-mail nu ook niet op zijn schip kunnen ontvangen?

Internet aan boord vereist echter wel enige voorbereiding en wat gesleutel.

Voor veel mensen is dat geen enkel probleem, eerder een onderdeel van de voorpret.

Dit artikel helpt u op weg met praktische tips en aanwijzingen voor een computer en internet aan boord.

Niet altijd eenvoudig.

Op het water loop je tegen een paar specifieke problemen op.

Het meest voor de hand liggende probleem is de verbinding, want eenmaal op het water kunnen computers alleen gebruikmaken van draadloze technieken om te communiceren met elkaar of het vaste land.

Daarnaast vormt ook de stroomvoorziening een uitdaging.

De meeste boten zijn uitgerust met accu's, die worden bijgeladen als de motor in bedrijf is.

Ook wordt de beschikbare stroom vaak al gebruikt voor broodnodige voorzieningen zoals verlichting, koelkast, radio, TV en marifoon.

Ook het voltage speelt een rol; niet alle boten beschikken over een 220 volt aansluiting.

Om deze reden is lang niet alle verkrijgbare apparatuur geschikt voor gebruik op het water.

Ten slotte is natuurlijk ook het klimaat een belangrijke factor.

Regen en wind kunnen er voor zorgen, dat apparatuur en antennes niet altijd zonder meer kunnen worden gebruikt aan boord van een pleziervaartuig.

Stroom aan boord.

Stroomvoorziening aan boord is dus een belangrijk aandachtspunt.

De stroom wordt geleverd door accu's, die worden opgeladen door de draaiende motor, walaansluiting of zonnepanelen.

Accu's leveren alleen geen 220 Volt, maar 12 of 24 Volt, wat vervelend is bij het gebruik van 'normale' apparatuur.

Daarom zijn laptops uitermate geschikt als boordcomputer; je koopt voor een luttel bedrag al een converter, waarmee je spullen op het elektriciteitsnet aan boord zijn aan te sluiten.

Bovendien gebruiken laptops weinig stroom en beschikken zij ook over eigen batterijen voor eventueel gebruik zonder netspanning.

Een eventueel alternatief is een zogeheten omvormer, die het voltage van een accu kan omzetten naar 220 Volt.

Je kan dan je 'normale' apparatuur aan boord gebruiken.

Speciale boordcomputer.

Een aantal watersport winkels levert een speciale boordcomputer voor schepen.

Deze is voorzien van de noodzakelijke functies, maar ontdaan van alle toeters en bellen.

Het resultaat is een superstille computer, voorzien van koelribben in plaats van de gebruikelijke ventilator, en aansluitingen voor alle mogelijke navigatieapparatuur en ingebouwd in een metalen chassis, dat bestand tegen schokken en weerbestendig is.

Zo'n computer kan je zonder problemen aansluiten op de stroomvoorziening aan boord.

Connectiviteit.

Voor watersporters is communicatie soms van levensbelang.

Maar meestal is communicatie gewoon handig en leuk.

Los van e-mail zijn ook veel internetsites erg handig voor het leven aan boord, maar dan moet je ze natuurlijk wel kunnen benaderen.

De moderne watersporter kan kiezen uit diverse technieken voor connectiviteit (verbinding), zonder al te diep in de buidel te hoeven tasten.

WIFI-verbindingen.

In veel jachthavens wordt tegenwoordig draadloos internet aangeboden.

De dekking wordt bereikt via antennes.

In de bewuste havens kan je van het netwerk gebruik maken voor een beperkte periode via een kraskaart of creditcard, maar je kan ook een abonnement afsluiten.

Qua kosten zijn draadloze netwerken vaak goedkoper dan verbindingen via je mobiele telefoon, GPRS of UMTS.

Ook de snelheid in de havens is vaak hoger, maar buiten deze havens heb je geen ontvangst.

Inbellen met een GSM.

Het GSM-netwerk wordt al sinds zijn introductie gebruikt voor data-communicatie.

De dekking in Nederland is behoorlijk, maar de snelheid is beperkt.

Als je via het GSM-netwerk wilt internetten, dan gebruik je je telefoon als modem om in te bellen bij je eigen provider.

De kosten kunnen flink oplopen, omdat je betaalt voor elke seconde die je verbonden bent.

Daar staat tegenover, dat je weinig nodig hebt; de meeste moderne telefoons kun je eenvoudig gebruiken als modem en een internetabonnement had je waarschijnlijk al.

Bovendien kun je vaak ook internationaal bellen tegen lokaal tarief.

Informeer bij je provider naar een lijst met lokale inbelnummers in het buitenland.

GPRS en UMTS.

Een stuk sneller dan GSM is GPRS, dat speciaal bestemd is voor datacommunicatie via mobiele netwerken met een snelheid van 56000 bits per seconde.

Daarmee is GPRS even snel als een traditioneel modem dat analoog inbelt.

Prima voor e-mail, maar wat krap als je regelmatig websites bezoekt.

De meeste mobiele telefoons zijn tegenwoordig geschikt voor GPRS, maar je kunt ook een aparte insteekkaart aanschaffen voor je laptop.

De opvolger van GPRS heet UMTS.

Je hebt hier een speciale telefoon voor nodig of een insteekkaart voor je laptop.

De snelheid is uitstekend, maar de dekking is (nog) gering.

Op de binnenwateren is nog wel een redelijke dekking, maar een eindje het IJsselmeer of de Waddenzee op is het einde oefening.

In veel jachthavens heb je wel dekking.

De kosten voor beide systemen zijn relatief beperkt.

Je betaalt niet voor de duur van de verbinding, maar voor de hoeveelheid bits en bytes, die je verstuurt of binnenhaalt.

Vrijwel alle providers rekenen dezelfde prijs; je koopt een zogenaamde bundel en kunt deze gebruiken voor GPRS, UMTS of een combinatie hiervan.

Apparatuur.

Standaardapparatuur is vaak geschikt voor gebruik op het land.

Op het water moet je rekening houden met een paar specifieke uitdagingen, vooral wat betreft je verbinding met het vaste land.

Reguliere GSM's hebben bijvoorbeeld een ingebouwde antenne, die zorgt voor de communicatie met de GSM-zendmasten.

Deze masten worden meestal opgesteld voor een optimale communicatie op het land, achter dijken of een eindje uit de kust.

Voor watersporters is dat natuurlijk minder prettig.

Je kan dit euvel verhelpen met een extra antenne, die de masten op het land 'ziet'.

Een autoantenne is soms prima geschikt, maar bedenk wel, dat het vermogen van de antenne samenhangt met de lengte van bekabeling; hang je de antenne hoog in de mast dan gebruik je zoveel kabel dat dit het signaal niet ten goede komt!

Het is dus zaak om het één en ander even goed uit te proberen.

Conclusie.

Watersporters kunnen veel plezier beleven van een computer aan boord.

Een internetverbinding is echter lang niet altijd even gemakkelijk te realiseren.

Maar op de binnenwateren en de kustgebieden is vaak GPRS- of UMTS-dekking.

Dat maakt het goed mogelijk om een computer als zinvolle aanvulling op de boorduitrusting te gebruiken.

Bovendien verenig je het nuttige met het aangename, want wat is er lekkerder dan ontspannen werken in het zonnetje op je eigen boot?

Watersport op internet.

Voor watersporters is veel informatie te vinden op internet.

Of het nu gaat om getijdebewegingen, jachthavens, aan- of verkoopinformatie, technische gegevens of weersverwachtingen, internet is hiervoor een welkome informatiebron.

Enkele websites zijn:

| | | |
|--|---|-------------------------------------|
| www.actuelewaterdata.nl | - | Rijkswaterstaat. |
| www.watersport.hcc.nl | - | HCC Watersport GG. |
| www.getij.nl | - | Informatie over het getij. |
| www.watersportwijzer.nl | - | Watersportwijzer. |
| www.nauticnet.nl | - | Draadloze netwerken in jachthavens. |
| www.doerakclub.nl | - | Onze eigen site van de Doerakclub |
| www.waterkampioen.nl | - | ANWB Waterkampioen. |
| www.doerak.sneek.nl | - | Doerak Sneek. |
| www.vaartips.nl | - | Algemene vaartips. |
| www.proaqua.nl | - | Pro Aqua Meppel. |
| www.watersportnet.nl | - | Algemene informatie |
| www.motorboot.pagina.nl | - | Verzamelsite. |

Natuurlijk zijn er nog veel meer interessante sites voor ons Doerakvaarders.

Tik maar eens bij een zoekmachine 'Doerak' in, je staat versteld van het aantal...

Brugwachter verdwijnt van alle bruggen in Friesland.

Het beroep van brugwachter in Friesland sterft uit. De provincie wil alle bruggen in doorgaande vaarroutes uitrusten met camera's en een systeem voor bediening op afstand. Via een digitaal leidingnet moet over een aantal jaren het draaien van bruggen centraal worden geregeld door een beperkt aantal mensen. De gedeputeerden hebben hiertoe kortgeleden besloten.

Omdat de aanleg van een digitaal netwerk voor video- en bedieningsvoorzieningen tijdrovend en kostbaar is, wordt de ontwikkeling gefaseerd in gang gezet. Daarbij kan rekening worden gehouden met de nog lopende arbeidscontracten van de brugwachters. Het project moet worden aangepakt in samenwerking met de provincie, voor de grote vaarwegen, en al de betrokken gemeenten, voor de lokale wateren.

Het college komt met deze informatie na kritiek van ondermeer burgermeester Bert Kuiper van Skarterlân. Hij vindt vooral de pauzes in de bediening van twee keer een uur overdag ouderwets en onaanvaardbaar. De gedeputeerden delen dit standpunt. Een woordvoerder zegt (in zijn eigen taal) *"it is net van dizze tiid dat wy oeral akwadukten bouwe foar in flotte trochgong fan de skippen en dat tusken de middei de brêge in oere tichbliuwt om 't de brêgewipper syn bôle ite moat."*

Bruggen over het Van Harinxmakanaal en het Prinses Margrietkanaal worden nu al voor een groot deel bediend vanuit centrale posten. De provincie denkt dat de vaarwegen in een aantal logische groepen kunnen worden gebundeld, waarbij de bruggen vanuit eigen centrales kunnen worden bediend.

De eerste stappen zullen de eerste twee jaar worden gezet, zo mogelijk gecombineerd met brugaanpassingen in het kader van het Fries Merenplan.

Noot van de redactie: er zijn al verschillende bruggen die door middel van camera's worden bediend maar toch twee maal per dag gesloten blijven. Zijn de camera's soms ook broodeters?)

En wat zeggen de brugwachters en de gemeenten ervan?

Dat brugwachters in Leeuwarden en Sneek nodig blijven en zij claimen buiten de plannen van gedeputeerden te willen blijven. Daarvoor is het weg – en scheepvaartverkeer in beide steden te intensief. In beide steden is die conclusie al getrokken voor een aantal drukke verkeersknooppunten. Wel wordt er gekeken waar er mogelijkheden zijn voor een vorm van automatisering.

In Leeuwarden is automatisering in ieder geval niet van toepassing zegt een woordvoerder van de gemeente. Alle brugwachters blijven hier gewoon op hun post en dat is volgens de brugwachter van de Leeuwarder Vrouwenpoortbrug maar goed ook, het is veel te druk in de stad voor een paar van die onnozele camera-tjes!!! Een brugwachter heeft een goed stel ogen nodig, zeker zoals bij het onoverzichtelijke verloop van de westelijke stadsgracht bij de Prinsentuin.

Ook in Sneek is de bediening op afstand geen optie en men denkt dat de techniek niet altijd de brugwachter kan vervangen. Zij vinden zo'n systeem bij een groot aantal bruggen in de buitengebieden, waar af en toe een boot of een auto passeert, best wel toepasbaar. Maar met name bij de Waterpoort is het gigantisch wat er allemaal aan voetgangers, fietsers en auto's over de Lemmerbrug komt. Voor een veilige afhandeling is beslist menselijk toezicht noodzakelijk. Als brugwachter heb je veel beter zicht op het verkeer, vooral op de snelheid waarmee het verkeer nadert. Een brugwachter hoort ook de ambulances of andere hulpdiensten naderen.

In Sloten zitten ze ook niet op een brug met camera te wachten en houden zij zich voorlopig aan het welbekende klompje vast. De brug komt wel op de lijst van de provincie voor maar de brug is een gemeentelijke brug dus maakt Sloten zelf de dienst uit. Een brugwachter kan beter beoordelen wanneer op een veilige manier de brug geopend kan worden. Of de opbrengst, in 2005, aan bruggeld bij de Wijckelerbrug van € 160.000 én dat men pas een nieuw brugwachtershuisje heeft geplaatst hierbij ook gewicht in de schaal legt vertelt de historie niet

De komende jaren moeten de plannen eerst maar eens in detail met de gemeenten besproken worden en dan zal pas duidelijk worden of alle brugwachters daadwerkelijk het veld moeten ruimen.....?

Kunnen we het ruime sop kiezen? (vervolg van onze sopsoapserie)

In het nummer maart 2005 beloofden wij u, dat zodra er meer bekend is over het mogen schoonhouden van onze boten met een schoonmaakmiddel, wij u op de hoogte zouden houden.

Zoals u wellicht nog bekend, is de botenverhuurder Klaas Zijda uit Sneek, in Juni 2003, door het Wetterskip Fryslân op de bon geslingerd voor het gebruik van een biologisch afbreekbaar schoonmaakmiddel. Zoals het een rechtgeaarde Friese stijfkop betaamt, weigerde onze Klaas over de brug te komen en zette het juridische circus in gang. Op 22 september 2005 kwam eindelijk de uitspraak met als eindresultaat een boete van € 200,— die vervolgens de Hiswa wil betalen!!!

Zijda was er van overtuigd dat het schoonmaakmiddel Huchem is toegestaan omdat het biologisch afbreekbaar is en hij gebruikte dit spul al ruim zeven jaar. Hij was dan ook niet ingegaan op een brief van het waterschap met de mededeling dat hij, zonder vergunning, het gewraakte middel gebruikte. De zaak kwam voor het eerst in december 2004 bij de rechter aan de orde die prompt verdere behandeling van de zaak uitstelde. Hij wilde eerst een aantal deskundigen horen. Die verklaarden dat het Huchemproduct, binnen dertig dagen, voor 90% afbreekbaar is en daarmee ruimschoots binnen de norm valt.

De politierechter kwam uiteindelijk tot een vreemde uitspraak: “met welk middel u de boten reinigt doet eigenlijk niet terzake. U had destijds, in 2003, een vergunning moeten hebben en als u die had aangevraagd, dan had de waterbeheerder kunnen beoordelen of uw schoonmaakmiddel aan de normen voldoet”.

Inmiddels heeft Wetterskip Fryslân de oude regeling herzien omdat deze onwerkbaar opleverde. Zijda is het hier volledig mee eens en zegt “je kunt niet regelmatig zestig boten uit het water halen om ze op de wal een schoonmaakbeurt te geven”.

Naar aanleiding van deze rechtzaak hebben het Wetterskip en de Hiswa afspraken gemaakt. Reinigen met water, al dan niet onder hoge druk, is toegestaan. Men heeft wel de verplichting een biologisch afbreekbaar middel te gebruiken opdat er rond de boot “geen schuimsporen van betekenis ontstaan.” Een vergunning is voortaan niet meer nodig en deze instructie zal bij algemene maatregel van bestuur worden vastgelegd.

Dit tot genoegen van de economisch politierechter die de eis van de officier van justitie van € 237.— naar € 200.— verlaagde.

Conclusie? Was met dit hele circus eigenlijk het sop de kool wel waard? Het enige dat bereikt is dat, door de inzet van Klaas Zijda, je rustig je bootje kan blijven wassen, dus ook u maar gebruik dan wel een biologisch wasmiddel. Uw redacteur gaf zijn boot altijd een wasbeurt met een doodgewoon afwasmiddel. Dat zelfde afwasmiddel verricht ook wonderen als je, per ongeluk, dieselolie op het water morst, even met de flacon met vaatwasmiddel op de olievlek spuiten en de vlek is foetsie!!!

Deal

Lia en Bert Bentz van den Berg zijn al bijna 3 jaar de gelukkige bezitters van de Doerak 700 luisterend naar de naam DEAL. In het najaar van 2003 hebben we onze caravan verkocht omdat we er te weinig gebruik van maakten. En dat gesleep met dat gewicht achter de auto beviel niet zo best. We hadden in de jaren '80 ooit een motortjalk gehuurd en hadden een fijne vakantie week daarmee. Er eentje kopen kwam niet aan de orde dus toen maar weer kamperen, tent, vouwwagen en later dus de caravan.

In het voorjaar van 2004 besloten we weer een boot te huren voor in de zomervakantie. Een doerak had ons altijd wat geleden in verband met de ruimte binnen en de gedachte aan een betaalbare boot. Zo kwamen we bij Pro Aqua in Meppel terecht. Maar natuurlijk waren in de schoolvakanties alle boten al verhuurd. Wel lag er een lijst met boten in de verkoop. De goedkoopste, een actieboot zowaar, bleek een heel aantrekkelijke 700 te zijn waar overduidelijk wel wat aan gedaan moest worden. Het houten triplex dak had nogal wat water opgenomen en zag er niet uit. De raamrubbers waren erg verdroogd en de roest er onder was duidelijk waarneembaar. Het stuurhuis was een zootje, wat van hout was zag er niet uit en de luiken waren met verschillende kleuren zeil beplakt. Toch hebben we diezelfde week nog een proefvaart gemaakt die niet tegenviel. Het was duidelijk dat de schroefas aan revisie toe was maar daar was de vraagprijs dan ook naar. Dus we deden het, kopen is zo gepiept. Het naambordje er af gehaald, omgedraaid en beplakt met DEAL.

Als eerste reden geen kampeervakanties meer, maar voorlopig varen we, die deal hebben we gemaakt. Onze jongste heet Dieneke, de oudste Evelien, bert komt van Albert en als laatste maakt Lia de naam compleet. Van mijn verzekeringsagent kreeg ik de vraag naar het rompnummer. Weten wij op het Veluwe zand iets van boten? Ik heb me een ongeluk gezocht naar een nummer dat ergens ingeslagen had kunnen zijn? Dus dat moest maar even wachten. Snel even een nieuwe plaat hout over het oude dak heen geschroefd, een lik verf, en dit eerste jaar ziet hij er weer een stuk beter uit. Volgend jaar knappen we hem echt op, dachten we nog. En natuurlijk lid worden van de Doerak club.

De eerste vakantie, ik zit (dus) in het onderwijs, was eind april – begin mei. We zijn op pad gegaan naar Ossenzijl, Kuinre en Blokzijl. De schroefas maakte nog steeds wat onaangename geluiden, maar het kon er mee door. Dan pas ontdek je ook hoe lek een kuintent kan zijn. Dus een nieuwe kuintent erbij op het lijstje van komend jaar. Op een zaterdag, een manndag gehouden en een rondje Zwartsluis gedaan. Bleek net een stoomsleepbootdag te zijn, geweldig om te zien. Voor de laatste brug in Meppel liep de spie uit de schroefas, het zat er aan te komen. Gelukkig was één telefoontje naar Pro Aqua voldoende om binnen een kwartier daar langs de wal te liggen, een doerak die een doerak boord aan boord meeneemt is ook weer een ervaring. En dan moet hij de wal op. En denk je aan de advertentie van Albers tent- en zijlmakerij. Dat houten dak was eigenlijk te laag. Ik vind dat de doerak een volledige kuintent hoort te hebben, al mag het wat mij betreft van een modern “doek” zijn. Als het toch moet, dan maar goed. Begin juli kan de DEAL weer te water, met een schroefasrevisie en een nieuwe tent, lekker hoog, dan heb ik voortaan ook stahoogte in het hele stuurhuis.

Ondertussen wilde ik graag het vaarbewijs halen, dus een boek gekocht en ingeschreven voor het examen. Nu ontdek ik dat met het rompnummer die grote cijfers en letters combinatie bedoeld wordt die op die snelle boten staan. Hoef ik dus verder niet meer naar te zoeken en mijn verzekeringsagent vindt het best zo. Met een vaarbewijs op zak voel ik me prettiger achter het stuurwiel dat toch een redelijke vrije slag heeft in de midscheepsstand. Ook maar eens naar kijken in de winter.

We beginnen onze vakantie met de turfroute. Onderweg zoeken we vrienden op die in Heeg op een camping staan. Het is mooi weer en we hebben het prima naar ons zin. Als het even kan zwemmen we rond de boot, wassen we de romp en genieten van de rust en vrijheid om te doen en laten wat we willen. Het tweede deel van onze vakantie brachten we in Twente door. Via Coevorden en Almelo kwamen we in Hengelo terecht. Later voeren we via Zutphen weer naar Meppel. Wat een joekels van sluizen in Delden en Eefde zeg. En als je dan zo dom bent om te gaan varen als een binnenschip voor je nog met zijn schroef aan het werk is, zweet je peultjes, dat kan ik je vertellen.

Helaas kreeg Lia hoge koorts en moesten we zo snel mogelijk naar huis.

Bij Pro Aqua in Meppel was er geen mogelijkheid in de winter binnen in een hal of zo aan het schip te werken. We zijn uitgeweken naar Zwolle en konden met hard en ziel ons uitleven op het opknappenwerk. Aluminium ramen in de roef, al het houtwerk in de lak, nieuw gasstel, nieuw plafond. Koelkast onder de stuurstoel gemaakt, nieuwe vloer in stuurhuis, nieuwe achterbank en ga zo maar door. De meeste roest is bewerkt, maar het echte schilderwerk buiten moet nog komen. Al met al laat weer het water in, prompt geen tijd of geen weer om te gaan varen.

Aan het begin van de vakantie werd ons eerste kleinkind geboren. Wat kost dat een tijd zeg. Zoveel zelfs dat in combinatie met de verkeerde momenten met betrekking tot het weer wij maar vier nachten aan boord hebben geslapen. De ramen van het stuurhuis zien er niet meer uit. De rubbers geven zwart af aan kleding en trekken vieze strepen op de lak. De DEAL ligt in Meppel op de wal en krijgt deze winter een aluminium of rvs opbouw van het stuurhuis in oude staat, dus volledig neerklapbaar. Verder ben ik van plan een meter voor de brandstoftank te installeren. Oh ja, de boordlichten moeten er ook nog op. En nu maar hopen dat we op tijd klaar zijn voor de eerste doerakbijeenkomst.

Op de ledenvergadering zondag 27 november 2005 waren wij voor het eerst aanwezig. Wat fijn dat zoveel mensen zich belangeloos beschikbaar stellen voor de club. We hebben ons voorgesteld en ik werd meteen uitgedaagd in het clubblad uit te leggen waar de naam DEAL vandaan komt. Tevens heb ik me opgegeven als reservelid van de kascontrolecommissie. Het is een wat langer stukje geworden dan ik gedacht had. Maar we voelen ons thuis bij de club en hopen op nog vele vaaruren. Deze zomer willen we Noord Holland in. Als er clubleden zijn die dezelfde kant op willen, kunnen we elkaar misschien ontmoeten op de volgende ledenvergadering en eventueel wat afspreken. Wie weet tot ziens.

Bert Bentz van den Berg
Apeldoorn.

Wij lezen voor u



Nieuws uit de regio

Bolsward.

Nabij de Gyspert Japicxbrug van de stadsgracht komt een nieuwe aanlegsteiger van 50 meter lengte. Aan de andere kant van de brug komt eveneens zo'n steiger met daarbij een nieuw toiletgebouw voor de watersporters. Ook nabij het Kruiswater komen nieuwe steigers en afmeerpalen. In het kader van het Friese Merenproject heeft Bolsward subsidie gekregen om de stad aantrekkelijker te maken voor de watersport.

Gorredijk.

Het aantal boten dat vorig jaar de Turfroute in Zuidoost Friesland heeft bevaren, lag lager dan de voorgaande jaren. Het aantal watersporters die oude turfvaarten bezochten bleef bij 2200 steken tegenover 2400 in 2004. Aan de voorzieningen kan het niet hebben gelegen, de vaarten zijn uitgebaggerd en de bruggen werden in 2005 voor het eerst ook op zondag bediend.

Bergen op Zoom.

In de jachthaven van Bergen op Zoom hebben tientallen stalen boten gaten in de romp opgelopen. De oorzaak hiervan is nog niet vastgesteld, maar de gedupeerde pleziervaarders denken dat die aantasting te maken heeft met de (illegale?) lozing van een chemische stof. Rijkswaterstaat heeft weliswaar, na deze lozing, nader onderzoek gedaan maar verklaarde dat het allemaal wel meevalt en geen kwaad kon. De verhoogde concentraties die waren aangetroffen zouden geen gevaar opleveren voor koper of messing!

Een stalen boot, met een huiddikte van 5mm., werd onder de waterspiegel aangevreten en op een aantal plaatsen is de huid verpulverd waardoor er gaten in de huid ontstonden. Een eigenaar zegt "het lijkt wel of er een mitrailleur op leeg is geschoten."

Het is de redactie helaas niet bekend hoe en op welke wijze de zaak is opgelost. Wellicht kan een clublid uit de regio ons nader informeren?

Leeuwarden.

De Prinsentuin heeft, als eerste passantenhaven in Nederland, een revolutionair betaal - systeem in gebruik genomen.

Stroomtappen uit de paal, douchen of naar het toilet, een wasje draaien of van een babykamer gebruikmaken? Gewoon een pasje in de gleuf en de deuren gaan open als Sesam.

De pasjes worden door de havenmeester tegen betaling van € 10,- verstrekt en zijn bruikbaar bij de havengebouwtjes in het park en bij de Harmonie. De kaarten kunnen bij automaten opgeladen worden.

Infopanelen op de oevers langs de gracht wijzen de watersporter de weg naar deze high tech gebouwtjes.

Het gehandicaptoilet is van een alarminstallatie voorzien en staat in verbinding met de mobiele telefoons van de havenmeesters. De deur van het washok is met een voetschakelaar te openen. De dames- en herentoiletten zijn niet in aparte ruimten.

En om het geheel af te ronden heeft de gemeente de vaarwegen door Leeuwarden geschoond. Het werkschip van de provincie heeft de meest onwaarschijnlijke rotzooi boven water gehaald.

De oogst bestond dit jaar uit: fietswrakken, koelkasten, putdeksels, betonblokken, televisies, dranghekken, verkeersborden, halve auto's en een complete scooter. In totaal is ca. 40 ton afval naar de stort gebracht.

Joure.

De provincie installeert binnenkort camera's bij de brug over de Oude Weg, het water dat van Joure naar Langweer loopt. Zo kan de brug op afstand, waarschijnlijk vanuit Terhorne of Lemmer, bediend worden. Men streeft er naar om de camera's uiterlijk in 2008 geïnstalleerd te hebben. Dankzij de apparatuur kunnen de openingstijden verruimd worden.

Om de golfslag te verminderen worden de oevers langs de Oude Weg ook aangepast.

Akkrum.

Met het ophogen van de spoorbrug over de Boarn raakt Akkrum ook de spoorwegovergang tussen de Boarnsterdijk en de Kanadeeskestrjitte kwijt. De nieuwe brug, die een doorvaar - hoogte krijgt van 3 m., loopt in één keer over de weg en het water.

Om aanspraak te kunnen maken van de "Kompass" gelden zal de provincie het project, dat in het kader van het Friese Merenproject ca. € 10,- miljoen gaat kosten, middels een versnelde procedure moeten toepassen.

Balk.

De Luts wordt niet geschikt gemaakt voor grote boten. Het watertje tussen het Slotermeer en de Fluessen blijft alleen toegankelijk voor sloepjes, kano's en Valken met gestreken mast. Het is wel de bedoeling dat de vaart zal worden opgeknapt.

Leeuwarden.

De expositie "Boot Holland" is dit jaar ook weer uitgebreid, er was nu ruimte voor 352 exposanten op een vloeroppervlak van 34.000 m². De verwachting is dat het aantal van 54.000 bezoekers van vorig jaar, gedurende de expositie die gehouden wordt van 10 t.e.m. 15 februari, zal worden overschreden.

Wûnseradiel.

Het tegenvallende vaarseizoen scheelt Wûnseradiel een schip met geld. Het verlies van € 40.000. aan brug- en havengeld komt voornamelijk door het slechte voorjaar en de regenachtige zomer. Ten aanzien van het seizoen 2004 is dit een verlies aan inkomsten van 30%.

In het waterrijke Wymbritseradiel valt het verlies van € 2800 nog mee. Een uiteindelijke opbrengst van € 72.837. is voornamelijk te danken aan het mooie najaarsweer.

Burgemeester Sneek heeft weliswaar eveneens wat minder bruggeld gebeurd, maar dit is weer gladgetrokken door extra ligplaatsinkomsten. Vooral de betrekkelijk nieuwe afmeer -

gelegenheid aan de Houkesloot en Zomerrak, vanaf het Sneekmeer te bereiken zonder een brug te passeren, valt bij de vaarrecreanten steeds meer in de smaak.

Skarsterlân.

De komende drie jaar ligt er € 3,5 miljoen klaar voor investeringen in de watersport in Skarsterlân. Vooral Langweer krijgt, zoals vorig jaar al beloofd, een flinke oppepper. De provincie stelt, in het kader van het Friese Merenplan, tot en met 2008 € 1,25 miljoen beschikbaar waarvan € 700.000 uit de Kompasgelden komt.

De gemeente Skarsterlân wil nu € 700.000 extra betalen, bovenop de al eerder gereserveerde € 480.000. Daarnaast zal het recreatieschap De Marrekrite een bijdrage leveren.

In het watersportdorp Langweer komt straks een echt havenkantoor. Met daarbij een plek voor het recreatieteam. De sanitaire voorzieningen worden uitgebreid en op het strandje dat op de schop gaat komen meer speeltoestellen. Het kippenbruggetje aan het eind van de Stevenshoek wordt aangepakt en er komt een bredere en beter begaanbare brug. Daarnaast worden Langweerder Wielen over enkele jaren eindelijk dieper gemaakt.

Buiten Langweer wordt het prijswinnende strandje van Rohel aan het Tjeukemeer nog aantrekkelijker gemaakt.

Daarnaast worden de havens van Joure en Scharsterbrug aangepakt en wil de gemeente onderzoeken of het mogelijk is dat grote schepen in het centrum van Joure kunnen komen.

Goed om te weten.

Drijfpakje inplaats van "zwemvleugeltjes".

De welbekende gordels met kurkblokjes hebben hun langste tijd bij de zwemles gehad. In twee zwembaden in Deventer wordt geëxperimenteerd met het gebruik van *swimsafe suits* tijdens de zwemlessen. De speciale zwempakjes, die een beetje lijken op surfpakken met korte mouwen, hebben in Nederland hun intrede gedaan. In de pakken zijn schuimrubber delen rond nek en romp verwerkt. Die zorgen ervoor dat de kinderen blijven drijven. Het pak geeft meer bewegingsvrijheid dan de kurkjes om de buik en rug. Zij vervangen ook de "zwemvleugeltjes" die bepaald niet beroemd om hun veiligheid zijn.

De schuimrubber delen zijn uit de pakken te verwijderen, de kinderen kunnen dan gaandeweg wennen aan zwemmen zonder extra drijfvermogen

De pakken kunnen later ook als een gewoon badpak gebruikt worden met als extra voordeel dat zij uv-straling tegen houden.

Marrekritewimpels.

De vrijwillige vrienden van De Marrekrite hebben het afgelopen watersportseizoen opnieuw een hogere opbrengst van de bootwimpels gerealiseerd. De opbrengst van € 85.000 was € 4.000. meer dan vorig jaar. Het district Noord van het Watersportverband bracht daarboven op nog eens een bedrag van € 5500. bij elkaar.

De vaantjes voor 2006 krijgen een roze kleur en kosten € 7.00 per stuk, **Kopen dus!!!**
De Marrekrite gebruikt het geld ondermeer voor het instandhouden en uitbreiden van afmeersteigers in het buitengebied en andere noodzakelijk voorzieningen.

Praktijkexamen voor watersporters.

Naast het bestaande vaarbewijs voor watersporters moet er ook een praktijkexamen komen. Dat vindt 57 % van de 3400 actieve watersporters die hebben meegewerkt aan het veiligheidsonderzoek in de pleziervaart dat de verzekeringsmaatschappij Avéro Achmea en watersport magazine Yacht Vision hebben gehouden.

De helft van de ondervraagden bezit een vaarbewijs, maar acht zelfs een verplicht volgen van de (theoretische) cursus niet voldoende. Om het tij te keren en de veiligheidssituatie op de Nederlandse wateren te verbeteren dient dit gekoppeld te worden aan een vaarvaardigheids – proef. Je gaat met de auto toch ook niet de weg op met alleen een theoretische opleiding?

Waterpolitie trekt zich verder terug.

De waterpolitie trekt zich bijna helemaal terug van het Friese binnenwater. Dit onderdeel van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) heeft vanaf heden officieel alleen het Prinses Margrietkanaal als gebied van toezicht omdat dat de enige hoofdvaarweg is voor de beroepsvaart in Friesland. De Waddenzee en het IJsselmeer blijven wel het werkterrein van de KLPD.

De terugtrekking van de Friese meren en andere recreatievaarwegen heeft alles te maken met de strengere regels die het ministerie van binnenlandse zaken de politie oplegt en de prioriteiten die den Haag stelt.

Dit jaar geldt als overgangsjaar en er zullen afspraken gemaakt worden over samenwerking, net zoals die er nu al zijn in het hoogseizoen maar de samenwerking is niet meer om niet.

Na de zomer zal een verdrag worden getekend, voor een periode van vijf jaar, over wat er tegenover het inschakelen van de waterpolitie staat.

De burgemeesters van de Friese watersportgemeenten maken zich zorgen over de aftocht van de KLPD en willen tegen het besluit in actie komen.

Fries paspoort keert voor de vakantie terug.

Na twee jaar van afwezigheid komt het Fries paspoort dit seizoen terug als promotiemiddel. Het promotiebureau Fryslân Marketing blaast het , bij velen welbekende, souvenir weer nieuw leven in en het ligt vóór mei in de schappen van de VVV's.

Het paspoort, met volkslied, kortingsbonnen en historische en culturele informatie, is toe aan de 37^{ste} editie. De eerste uitgave verscheen eind jaren zestig. De komende uitgave moet een glossy uitstraling krijgen.

Friesland vaart.

In de periode van 26 juni tot en met 1 juli dit jaar wordt het grootse watersportspektakel Friesland Vaart gehouden.

De tocht is opgesplitst in twee delen, de kleinere schepen varen de Oostroute vanuit Dokkum via Drachten naar Sneek. De grote schepen varen de Westroute vanuit Harlingen via

Makkum, Stavoren en Lemmer naar Sneek. Beide routes treffen elkaar voor een spectaculaire ontmoeting op het Snekermeer.

Naar verwachting zullen vijfhonderd schepen hier aan deelnemen met als gevolg een enorme drukte op de Friese wateren. Om deze redenen willen Waterstaat voor dit jaar geen toestemming verlenen voor het organiseren van de Dertig Merentocht die elke drie jaar vanuit Drachten van start gaat. Als regel nemen hier zo'n 130 schepen aan deel en kunnen er problemen bij de overnachtingshavens en de brugbediening ontstaan. De tocht gaat in 2007 wel door en in 2008 is er dan weer de Elfstedentocht door Friesland op het water.

Zie voor het programma en aanmelding de website: WWW.Frieslandvaart.nl of info@frieslandvaart.nl

Het organisatiebureau is gevestigd aan: De Finnen 1, 9001 XW Grou. Tel. 0566-629906. (in het gebouw van het Aquaverium).

Overzicht motorboot verenigingen.

De volgende verenigingen hebben gereageerd op de vraag van ons bestuurslid Peter van Riet in hoeverre zij als "merken" vereniging contact met de Doerakclub zouden willen hebben. Gebleken is echter dat er weinig sprake is van een echte verenigingsvorm. Er zal dan ook van uitwisseling van ervaringen en of ideeën tussen de verenigingen niet veel terecht komen. Alleen de Bejakruiserclub heeft belangstelling voor ons clubblad.

Club van Zwaluweigenaren: <http://groups.msn.com/zwaluwkruiser>

Bullyclub: <http://home.hccnet.nl/bully.wessel>

Targetclub: www.targetmotorbotenclub.nl, e-mail: hartenaas@wxs.nl

Barkasclub: www.barkasclub.nl

Gillissenclub: www.gillissen.info

Drammerclub: www.drammerclub.nl

Bejakruiserclub: <http://home.versatel.nl/bejaonline/hoofdpagina.htm>

Favoriteclub: www.favoriteclub.nl



Knopen en steken.

Watersporters werken veel met lijnen.

Weliswaar zeilers meer dan motorbootvaarders, maar waarmee je ook vaart, lijnen gebruik je altijd, denk maar aan ankeren en afmeren, waarbij je de stootwillen gebruikt en een lus om een bolder moet leggen.

Daarvoor en ook voor veel andere, kleine klusjes heb je de juiste knopen en steken nodig. Nu zijn de meeste knopen en steken wel bekend, maar ze worden niet altijd op de goede plaats gebruikt.

Ook worden er knopen en steken gewoon fout gelegd.

Ze zien er dan oppervlakkig gezien wel als een bepaalde knoop of steek uit, maar werken niet zo als het hoort.

Uitdrukkingen.

Als je knopen en steken maakt, zijn er een paar termen die je steeds gebruikt, ook in dit artikel.

- Vast eind:* hieraan zit de "last". Dit is de boot of wat dan ook en geeft de kracht op de lijn.
Los eind: met dit gedeelte werk je, hiermee maak je de knoop of steek.
Rondtorn: hele slag om paal, ring, bolder enz..

Platte knoop.

Wordt gebruikt om twee lijnen van dezelfde dikte op elkaar te steken.

Bijvoorbeeld om een meerlijn te verlengen.

Maar ook als een lijn breekt kun je die -tijdelijk- repareren met een platte knoop.

De knoop is gemakkelijk los te leggen en meestal ook weer simpel los te maken.

Als er veel kracht op komt, kan het losmaken moeilijker worden.

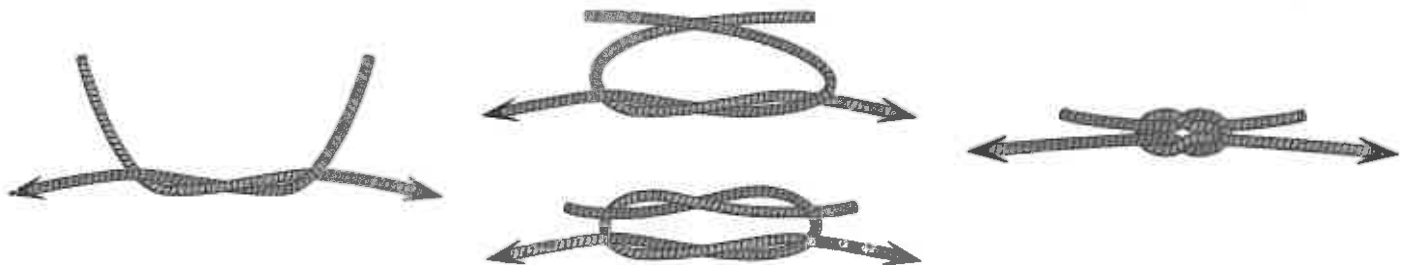
In dat geval kan je beter de dubbele schootsteek gebruiken.

Zorg ervoor, dat de beide vaste einden in elkaars verlengde liggen.

Als er een vast en een los end in elkaars verlengde liggen, ziet de knoop er weliswaar uit als een platte knoop, maar is dat niet!

Onder spanning zal deze knoop langzaam los schuiven.

Als de knoop niet goed wordt gemaakt, vormt hij geen goede platte knoop, maar een "boerenknoop" of een "oud wijf".



Halve steek.

Wordt gebruikt als je een lijn snel ergens aan vast wilt maken, zoals bijvoorbeeld een landvast aan een paal, een stootwil aan de reling etc..

De halve steek is de meest bekende en gebruikte steek.

Er zijn verschillende varianten, zoals de slipsteek, twee halve steken enz..

Als er veel kracht op de lijn komt kan de halve steek vast gaan zitten.

Je kan dan beter eerst een rondtorn maken voordat je de steek legt.

Die rondtorn vangt dan de kracht op en de steek dient als borg.

Een enkele halve steek kan ook gemakkelijk loswerken en je kan er dan beter een tweede halve steek bijzetten als borg.

Je moet dan wel in dezelfde richting door blijven werken, anders is de steek niet goed!

Twee halve steken moeten er uit zien als een mastworp om het vaste eind.

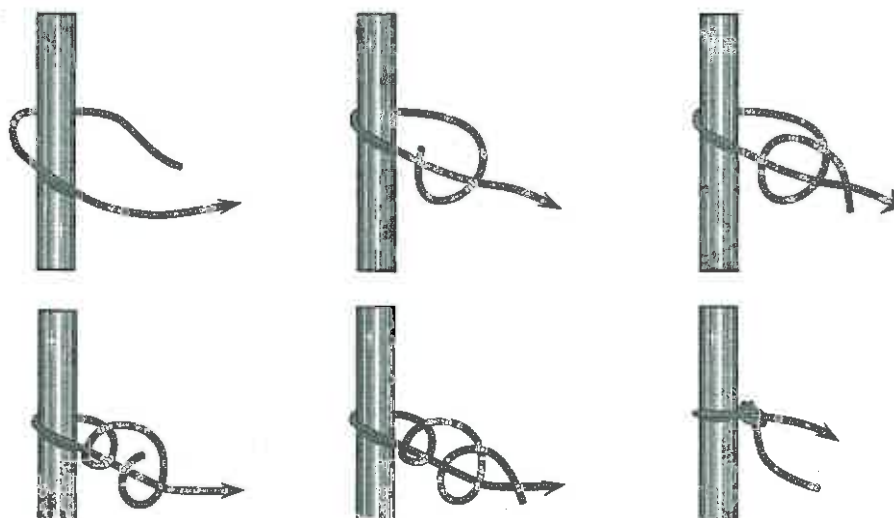
Als je de halve steek makkelijk los wilt krijgen, moet je hem "slippend" uitvoeren.

Je haalt daarvoor het losse eind dubbel door en maakt hiermee de halve steek.

Door aan het uitstekende losse eind te trekken gaat de steek dan los.

Om deze slipsteek te borgen, kun je met de lus een tweede halve steek maken.

Die tweede is dan niet slippend.



Schootsteek.

Dient om twee lijnen van verschillende dikte aan elkaar te zetten.

Zoals bijvoorbeeld een lichte werplijn aan een zware werplijn.

De bocht maak je in het dikste eind en de steek maak je met het dunne eind.

De steek houdt goed en is gemakkelijk los te maken.

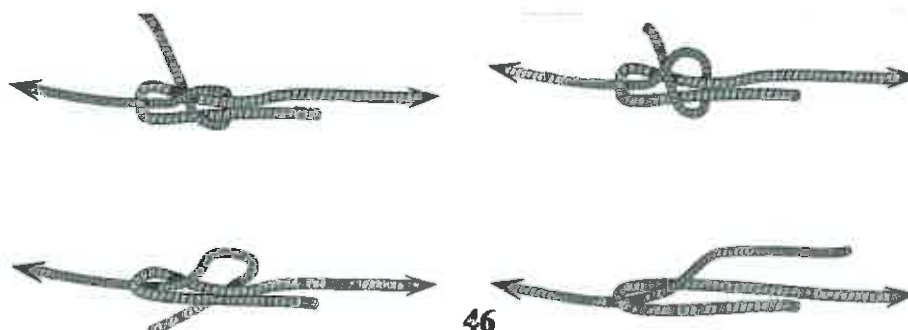
Als het verschil in dikte erg groot is, of als er veel kracht op de lijnen komt, kun je beter de dubbele schootsteek gebruiken.

Die houdt nog beter en gaat niet zo vast zitten.

Ook bij de schootsteek moet je er op letten dat de vaste einden van de twee lijnen in elkaars verlengde liggen, net als bij de platte knoop.

Als je een lijn aan een oog wilt vastmaken, kan je hiervoor goed de schootsteek gebruiken.

Bijvoorbeeld als je een vlaggelijntje aan de mast maakt.



De paalsteek

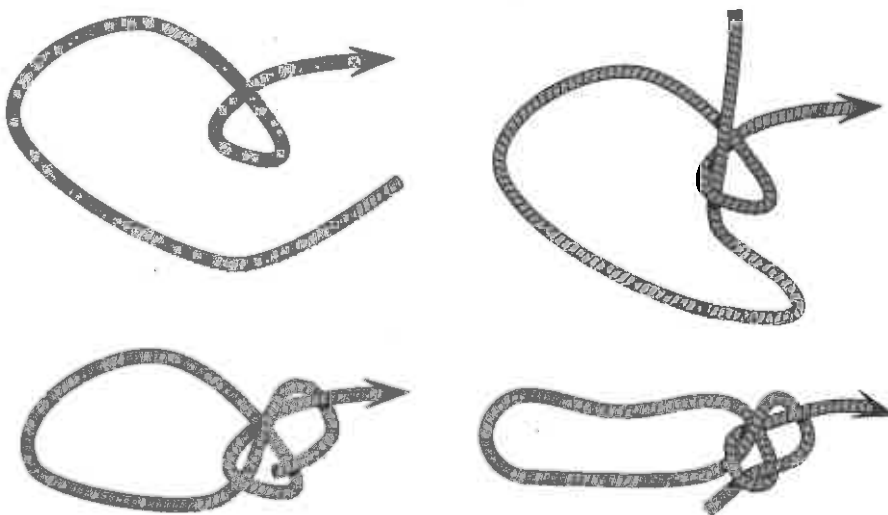
Dient om een niet-schuivende lus te maken in een eind.

Van een lijn, die om een paal of bolder ligt, moet je bij het wegvaren de lus gemakkelijk van de bolder kunnen wippen.

De lus mag dus niet dichttrekken door de kracht die er op uit wordt geoefend.

Om de paalsteek makkelijk te kunnen maken, moet je een goed onderscheid hebben tussen de uiteindelijke lus en het kleine werkklusje dat je gebruikt om het losse eind door te steken.

Als je die goed uit elkaar houdt, heb je de steek zo onder de knie.

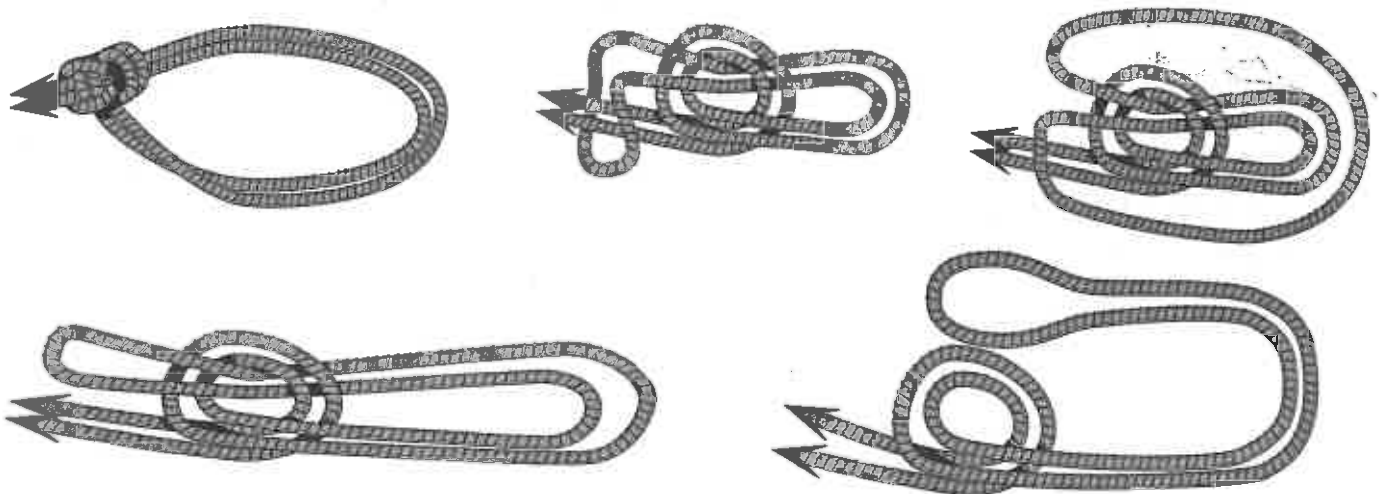


Dubbele paalsteek.

De dubbele paalsteek dient om midden in een lange lijn een niet-schuivende lus te maken.

Die kun je gebruiken wanneer je langs de wal ligt waar ongeveer midscheeps een bolder staat.

Je kunt dan de lus om de bolder leggen en van daar uit met de losse einden van de lijn een voor- en achterspring op je schip vastmaken.





Kikker of bolder beleggen.

Om een val vast te zetten of om een meerlijn aan boord vast te zetten.

De trekrichting van het vaste eind maakt een scherpe hoek met de hartlijn van de kikker.

Dit voorkomt, dat later de belegging wordt afgeknepen en niet meer is los te krijgen.

Vervolgens maak je een rondtorn en dan begin je aan de kruisslag.

Let er op, dat de richting van de halve steek zo is dat het losse eind evenwijdig aan de kruisslag ligt.

Ook hoef je de halve steek niet heel strak aan te trekken, die dient er alleen voor dat de belegging niet van de kikker valt.

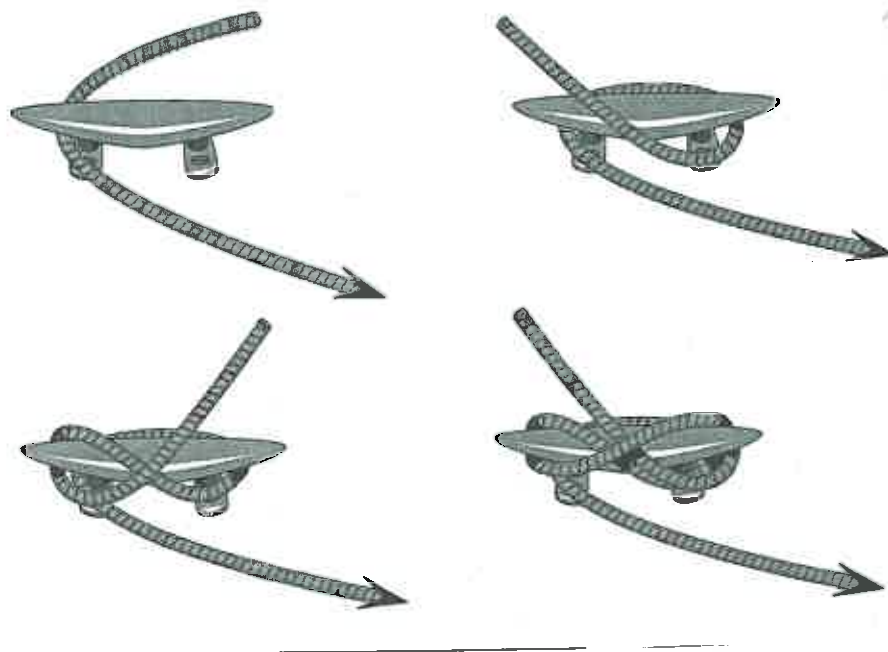
De trekkracht van de lijn wordt opgevangen door de rondtorn en de kruisslag.

Als je heel glad touwwerk hebt, kun je een paar kruisslagen nemen.

Een bolder beleg je door met de lijn enkele rondtornen te maken.

Zodra de wrijving groot genoeg is om de kracht van de lijn helemaal op te vangen, leg je een halve steek om de slagen te borgen.

Ook die halve steek hoef je niet heel strak aan te trekken.



Mastworp.

Hiermee hang je stootwillen aan je reling(draad).

Je kunt echter ook landvasten met een mastworp voor gebruik aan de reling hangen.

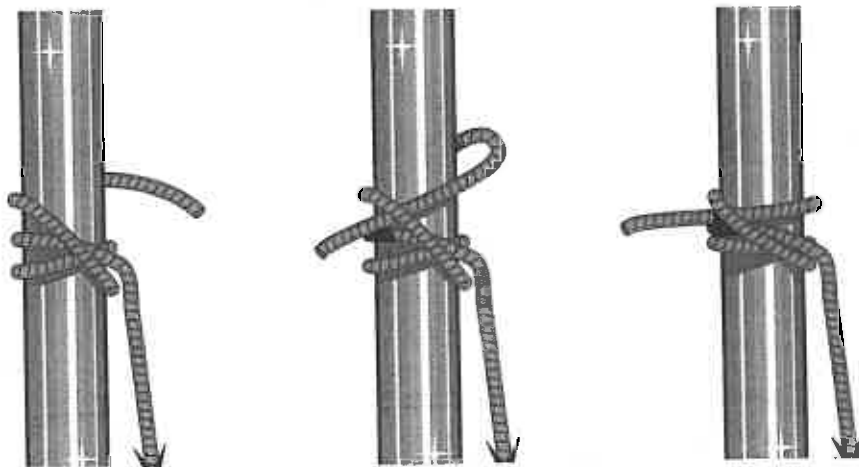
De lijn moet wel permanent onder spanning staan, alleen dan beknelt de mastworp zichzelf en blijft hij zitten.

De mastworp kent eveneens enkele varianten, zoals met voorsteek en "slippend".

Vaak wordt een mastworp met een halve steek gezekerd, maar als je hem goed toepast is dat niet nodig.

In die situaties, dat de mastworp moet worden gezekerd, kun je beter een andere steek gebruiken.

De mastworp is anders een omslachtige steek om te gebruiken.



Een mastworp met voorslag wordt gebruikt om een kracht evenwijdig aan een paal of lijn op te vangen en is ook bijvoorbeeld bijzonder op zijn plaats als er een aantal boten wordt gesleept.

De sleepboot sleept dan een lange zware lijn achter zich door het water en de gesleepte boten varen om en om van de sleeplijn.

Zij maken hun eigen voorlandvast met een mastworp met voorslag aan de sleeplijn vast.

Als je een waslijntje aan de mast wilt maken, kan je met deze steek voorkomen, dat de waslijn door het gewicht van de mast langs de mast glijdt.

Er is een toepassing van de slippende mastworp die de jachtlijnsteek heet en die prima geschikt is om de stootwillen aan de zeereling vast te maken, want hij is in een oogwenk los te maken.

Spreuken met een knipoog:

Gisteren werd er paniek gezaaid, vandaag stond het al een meter hoog.

Geld is een vreemd goedje. Wanneer je het bewaart heb je er niets aan en als je uitgeeft ben je het kwijt.

Hij stond niets te doen en zijn vier collega's hielpen hem mee

Hij die zijn laatste oortje versnoept, was al doof voor goede raad.

Als je ouder wordt, wordt alles slechter behalve het vergeten, dat wordt beter.

Die verrekijker vergroot 8 maal. Toen ik hem een negende keer gebruikte deed hij het ook gewoon.

Een décolleté is als de zon, je mag er naar kijken maar je moet er niet in staren.

Er staat een man op de bus te wachten, zegt de buschauffeur "kom van m'n bus af".

Er zijn twee redenen waarom een man naar het café gaat, óf hij heeft geen vrouw óf hij heeft er wel een.

Geloof je in liefde op het eerste gezicht of moet ik nog een keer langslopen

Gokken is slecht. Wedden.

Heb je hem ooit wel eens zien staan werken?... Net of je naar een standbeeld staat te kijken.

Je zult maar een eendagsvlieg zijn en je dag niet hebben.

Krantenkop: aantal deelnemers wandelvierdaagse loopt achteruit.

Zolang mijn baas net doet of ik veel verdien, doe ik net alsof ik heel hard werk.

Een diploma is een bewijs van wat je gedaan hebt, niet van datgene wat je kunt.

Een schip is veilig als het in de haven ligt, maar daarvoor is het niet gebouwd.

Een slak op de goede weg wint het van de haas op de verkeerde weg.

Jouw planning is voor mij geen reden om mezelf te gaan haasten.

Geef een kind een hamer en alles verandert in een spijker.

Geachte Doerakclubleden,

Tijdens een recente bestuursvergadering zijn de administratieve handelingen, benodigd om de contributies op een juiste wijze te beheren, aan de orde geweest. Ten einde deze verwerking op een efficiënte wijze te kunnen uitvoeren, heeft het bestuur besloten dat nieuwe leden per heden de jaarlijkse contributie/donatie door middel van een doorlopende incassomachtiging uiterlijk per 1 januari dienen te betalen.

Het bestuur stelt het op prijs, als de huidige leden op vrijwillige basis ook bereid zijn de jaarlijkse contributie/donatie d.m.v. een doorlopende incassomachtiging aan de Doerakclub te vergoeden.

Tevens maken wij van deze gelegenheid gebruik om indien gewenst uw e-mail adres in de ledenadministratie op te nemen, zodat wij u snel en direct te kunnen benaderen. Bijvoorbeeld voor evenementen als voor- en najaarsvergadering, Pinkstertochten, enzovoort.

Uw penningmeester nodigt u dan ook uit onderstaand formulier naar het daarop genoemde adres te verzenden of in te leveren op de a.s. voorjaarsvergadering.

Als u alleen uw e-mailadres opgenomen wilt zien, kunt u volstaan met een mailtje naar Frequ016@Planet.nl

Ik dank u voor uw medewerking,

Pim Frequin
(Penningmeester Doerakclub)

Doorlopende Machtiging tot Automatische Incasso

Ondergetekende verleent hierbij tot wederopzegging machtiging aan

**Doerakclub
p/a Acaciastraat 56
3434 BZ Nieuwegein**

om jaarlijks in de maand december van zijn/haar hieronder genoemde (Post)bankrekening de contributie, zoals vastgesteld door Algemene Vergadering, af te schrijven:

Bankrekening: Postbankrekening:

Naam en voorletters:

Adres:

Postcode en plaats:

E-mail adres:

Als ondergetekende het niet eens is met de afschrijving kan hij/zij binnen 30 werkdagen de bank opdracht geven het bedrag terug te boeken.

Datum:

Handtekening:

.....

.....



De Copieerderij

Heerenveen

"NIET ALLEEN VOOR UW KOPIEERWERK."

RECLAME BELETTERING



- AUTO, BUS, BOOT
- ETALAGE RAMEN
- UITHANG BORDEN
- NUMMERS
- TEKST
- ENZ.

WIJ SNIJDEN U PLAKT.



TEXTIEL BEDRUKKINGEN



- T-SHIRT
- BODY WARMERS
- SWEATERS
- POLO'S
- SCHORTEN
- TASJES
- ENZ.



HEEFT U DOERAK NOG GEEN EIGEN NAAM
GEEF HEM EEN PERSOONLIJKE TINT MEE.





Steenwijkerstraatweg 86
7942HR Meppel
0522 254007
www.ProAqua.nl

**Uw adres voor alle voorkomende Doerak-
werkzaamheden (van Doerak 650 tot Marak) zoals:**

Motor-revisie, schroefassen en -kokers,
onderwaterschipbehandeling, stralen, epoxybehandeling,
Doeraktenten, levering en inbouw van nieuwe motoren,
levering van vrijwel alle onderdelen.

Bemiddeling bij de aan- en verkoop van uw schip!

Honderden Doeraks hebben via ProAqua een nieuwe
eigenaar gevonden.
Graag helpen wij u bij de aan- of verkoop van uw schip. Kom
vrijblijvend langs en laat u eens voorlichten!

Nieuwbouw van Doerak, Belter en Riak.

Nu leverbaar:
De Riak, een stoere open
vlet, gebouwd in staal,
met slaapmogelijkheid!

