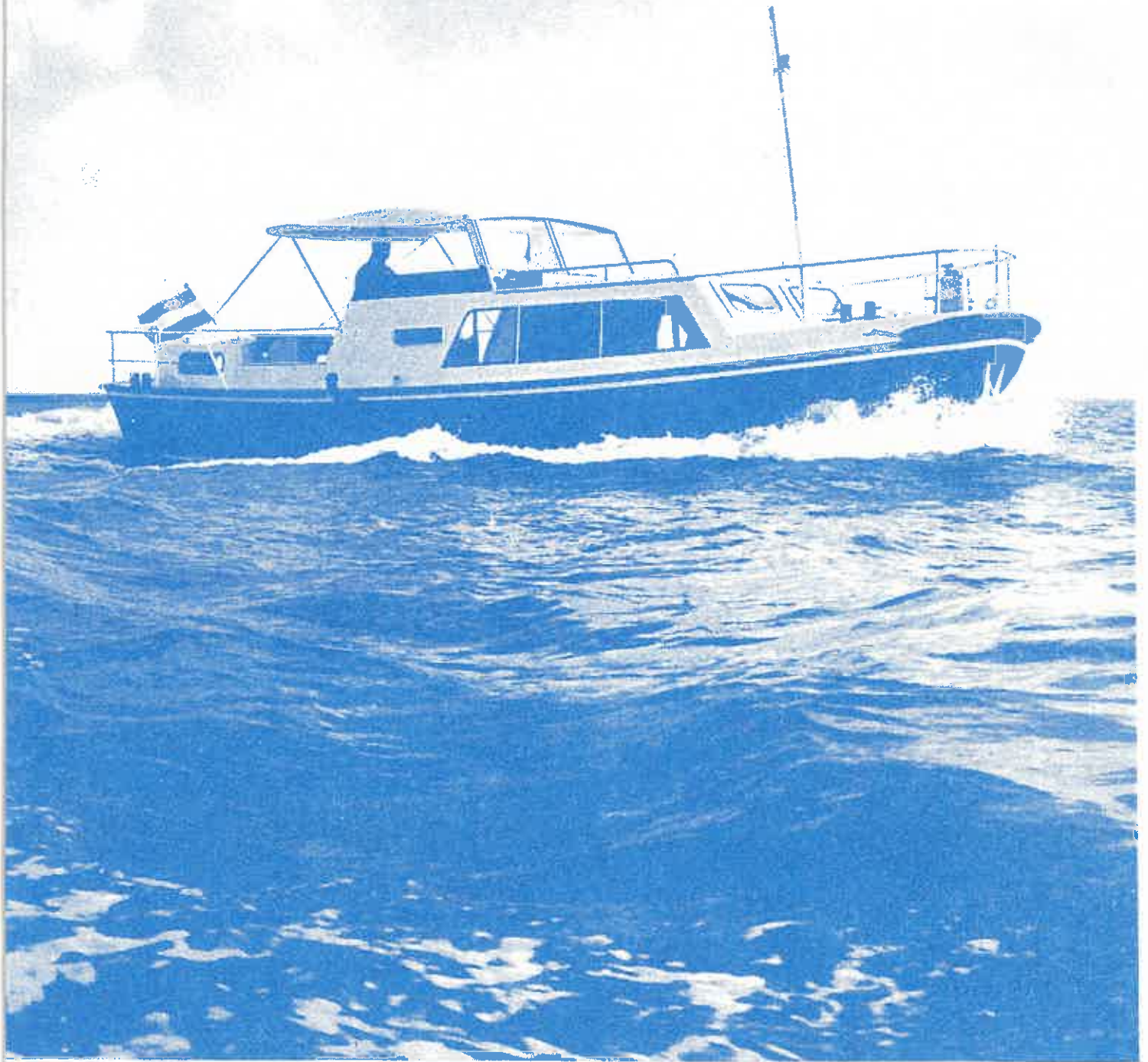


Maart 2007



DOERAK

CLUB

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



CIMAC 0976

- *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-boatn.com



DOERAK SNEEK

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



Martin Wolters



Peter van Riet



Bert Hovener



Jacqueline van Soest

Voorjaar 2007. 33^e jaargang – no. 1.

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| R.H. (Roedi) Deinert | - Voorzitter. |
| H.M. (Martin) Wolters | - Vice-voorzitter. |
| M.P.M. (Martin) Severin | - Secretaris. |
| P.L.G. (Pim) Frequin | - Penningmeester. |
| P. (Peter) van Riet. | |
| B. (Bert) Hovener. | |
| J. (Jacqueline) van Soest. | |

Website: www.doerakclub.nl.

Webmaster: Peter van der Woude.

e-mail: van.der.woude@hccnet.nl

Secretariaat:

M.P.M. Severin,
Koriander 29,
8101 CV Raalte.
Tel.: 0572-352774.

e-mail: martinseverin@hetnet.nl.



Penningmeester:

P.L.G. Frequin,
Acaciastraat 56,
3434 BZ Nieuwegein.
Tel.: 030-6067858.
e-mail: Frequ016@planet.nl.
Postbankrekeningnummer 480542
t.n.v. Doerakclub – Nieuwegein.



Redactie:

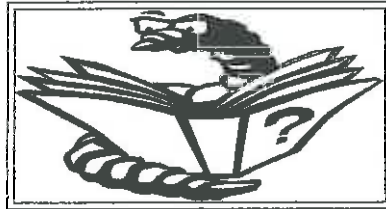
A.F. (Bert) de Hosson,
Buterikkers 56,
8711 GV Workum.
Tel.: 0515-540192.
e-mail: hosson@hetnet.nl.

*Kopij voor dit blad zenden aan de redactie.
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer 01-10-2007.
Het volgende nummer verschijnt oktober 2007.*

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

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

INHOUD:



◆ <i>Periodiek DOERAKCLUB scheepsjournaal</i>	3
◆ <i>Van de Voorzitter</i>	4
◆ <i>Uitnodiging voorjaarsledenvergadering en agenda</i>	5
◆ <i>Notulen afgelopen najaarsvergadering</i>	6
◆ <i>Toelichting Financieel Jaarverslag 2006</i>	9
◆ <i>Verslag van de secretaris 2006</i>	12
◆ <i>Visie van het bestuur</i>	13
◆ <i>Jaarverslag en -plan Technische Commissie 2006-2007</i>	15
◆ <i>Centrale bediening Zuid-Nederland</i>	21
◆ <i>Reiservaringen in België en Frankrijk, verslag van Pim en Door Frequin</i>	23
◆ <i>"Een lange hete zomerreis", verslag van Evert van het Schip</i>	25
◆ <i>Voorlopig inschrijfformulier Lustrumfeest 2008</i>	32
◆ <i>Renovatie Doerak 780 AK "Dushi", verslag van Dick Oosterbaan</i>	33
◆ <i>Middelsee avontuur, verslag van Martin en Thea Severin</i>	39
◆ <i>Vaartocht met de "In Undis", deel II, verslag van Martien Klaassen</i>	41
◆ <i>Inschrijfformulier Pinkstertocht op de Lek</i>	46
◆ <i>Inschrijfformulier Hemelvaarttocht 2007 Friesland - N.W. Overijssel</i>	47
◆ <i>"Wij lezen voor U"</i>	48
◆ <i>"Handige Handen"</i>	52
◆ <i>"De Boordbibliotheek"</i>	54
◆ <i>"Doerakspeurders"</i>	56



Beste mede Doerakkers,

Nu de lange herfst – want van winter kon je afgezien van wat nachtvorst nauwelijks spreken – bijna voorbij is en wij weer gaan denken aan zonnige vaartochten met onze scheepjes wil ik u allereerst bedanken.

Bedanken voor de vele positieve reacties die ik – als beginnend redacteur – van u mocht ontvangen over het najaarsnummer, maar vooral voor de door u aan mij gezonden bijdragen in de vorm van reis- en andere verslagen, die dan ook in dit extra dikke nummer van zesenvijftig pagina's zijn opgenomen.

Ik zou deze keer zelfs met gemak een clubblad van zeventig pagina's hebben kunnen maken, maar dat is – mede gezien de kosten – geen haalbare kaart.

Jo heb ik het mooie reisverhaal van Evert van het Schip in twee delen moeten splitsen en enkele "tijdloze" artikelen van mijn eigen hand door moeten schuiven naar het najaarsnummer.

Maar blijft u mij a.u.b. uw bijdragen sturen, zodat dit clubblad echt een Doerakblad van ons allemaal wordt, waar door de leden samen iets moois van is gemaakt.

Volgend jaar bestaat onze club 40 jaar en dat willen wij groots gaan vieren!

In de komende voorjaarsvergadering zal hier zeker aandacht aan worden besteed, maar ik wil u nu al vragen om – als het ook maar enigszins mogelijk is – dit lustrumfeest bij te wonen, want het belooft een grandioos spektakel te worden. Het voorlopige inschrijvingsformulier treft u aan in dit blad, dus wees er op tijd bij!

Rien Wienk gaf in zijn laatste bijdrage in het najaarsclubblad aan dat er ten opzichte van vroegere jaren een andere mentaliteit in de club is ontstaan en daar heeft hij grotendeels wel gelijk in.

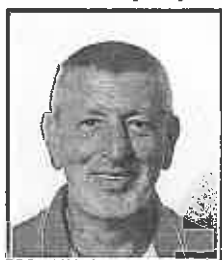
Het is bijvoorbeeld toch een kleine moeite om – als u bijvoorbeeld ergens heeft aangemeerd en er ligt een clublid bij u in de buurt – eens langs te gaan voor een gezellig praatje en wellicht een borreltje (of een bakkie koffie).

Voeg dit nu eens toe aan al uw goede waarnemingen voor het nieuwe jaar!

Uiteraard hoop ik met u dat het komende vaarseizoen vele mooie dagen met zich mee zal brengen en dat iedereen daar op zijn of haar manier van kan gaan genieten.

Ik sluit dit stukje dan ook af met de wens dat u allen een behouden vaart en vooral een gezond jaar tegemoet zult gaan.

Met een vriendelijke groet van uw redacteur,



Bert de Hossou.

Van de voorzitter.

Nu, dat ik dit zit te schrijven, is het bijna oudjaar. Tijd dus om terug te kijken op het voorbije 2006.

Ook in de Doerakclub is er veel gebeurd, wij hebben een prima algemene ledenvergadering gehad. De penningmeester heeft heel duidelijk de precare financiële situatie van de club voorgeschoteld en de aanwezige leden hebben deze jobstijding perfect opgepakt en eensgezind de voorgestelde contributieverhoging geaccepteerd.

Voor ons is dit een bewijs dat u de club een warm hart toedraagt en dat ons bestaan gerechtvaardigd is.

LEDEN : "EEN FANTASTISCHE BESLISSING ! "

Vol frisse moed gaan we het nieuwe jaar in en bereiden ons voor op het volgende lustrum in 2008.

Na de vorige vergadering bleek dat motel Maarsbergen op alle zondagen in maart al was volgeboekt. Hierdoor waren wij gedwongen een andere locatie te zoeken voor de volgende ledenvergadering en was het een onbedoelde versnelling van de plannen. Wij hebben een plek gevonden in Strand Horst aan het Wolderwijd, vlak onder Harderwijk, naast de McDonalds. Een zaal die zeker niet onderdoet voor het vertrouwde Maarsbergen. Voldoende parkeerruimte en een uitzicht op de jachthaven. Een prima plaats om te vergaderen en de persoonlijke contacten te onderhouden.

Aan jullie, leden en bezoekers van de vergaderingen, om te beslissen of we in het vervolg de voorkeur geven aan deze locatie of aan Maarsbergen.

Als start van het seizoen 2007 staan weer twee tochten op het programma. Meer gegevens vindt u elders in dit clubblad.

Er is nog meer. Veel blijft zoals het is zoals b.v. het clubblad, maar sommige dingen willen we anders doen.

Om hierover geïnformeerd te worden en met voorstellen te kunnen komen, nodigen wij u allen uit om de a.s. vergadering bij te wonen.

Ik vertrouw op een grote opkomst bij de volgende ledenvergadering en wens iedereen een zonnig vaarseizoen.



Roedi Deinert.



UITNODIGING voor de LEDENVERGADERING op zondag 18 maart 2007 14:00 uur

LET OP: VERGADERLOCATIE GEWIJZIGD!

Het bestuur nodigt de leden en donateurs met hun bemanning uit voor het bijwonen van de Algemene ledenvergadering die op zondag 18 maart 2007 om 14:00 uur gehouden wordt in

**Dragt Strand Horst
Palmbosweg 20
3853 LB Ermelo
tel.: 0341 - 56 40 42**

Dragt Strand Horst ligt direct aan de afrit 11 van autosnelweg A28 (Zwolle-Amersfoort), naast de jachthaven.* De zaal is vanaf 13:30 uur open. De koffie mag u zoals gebruikelijk zelf inschenken. Wilt u de presentielijst bij de ingang van de zaal even tekenen? Graag één handtekening per lid/donateur.

AGENDA

1. **Opening door de voorzitter**
2. **Mededelingen**
3. **Goedkeuring notulen van de vergadering van 26 november 2006**
4. **Ingekomen stukken**
5. **Verslag 2006 secretaris**
6. **Verslag 2006 penningmeester**
7. **Verslag 2006 Technische Commissie**
8. **Bestuursverkiezing**
9. **Visie op de toekomst**
10. **Evenementen**
11. **Rondvraag**

Een **PAUZE** is er deze keer niet, maar we praten wel even na onder het genot van een knabbeltje en een drankje. Tip: neem foto's van uw boot en vaartochten mee! En ook uw vaarplannen voor het seizoen 2007.

12. Sluiting

* In de vergadering van 26 november heeft het bestuur laten weten zich te willen oriënteren op een nieuwe locatie. Gevraagd is of bereikbaarheid met openbaar vervoer voorwaarde moest zijn. De aanwezige leden vonden dat onbelangrijk. Omdat het bestuur werd geconfronteerd met een volgeboekte maand maart bij Motel Maarsbergen, was het even rennen geblazen. Na vele omzwervingen (eisen: centrale ligging, goed per auto bereikbaar, voldoende parkeergelegenheid, prettige ambiance en niet te vergeten betaalbaar) hebben we in Ermelo een alternatief gevonden. De accommodatie is wel een beetje krappert dan in Maarsbergen. Maar eens kijken hoe het loopt.

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

Ad 5 t/m 7: de desbetreffende rapportages vindt u elders in dit blad.

Ad 8. Martin Wolters is statutair aftredend. Hij stelt zich herkiesbaar. Leden kunnen schriftelijk tegenkandidaten stellen, mits de voordracht door tien of meer leden is getekend en deze uiterlijk drie dagen vóór de vergadering door het bestuur is ontvangen (art. 6.2 van onze statuten).

Ad 9. Elders in dit blad vindt u de "Visie van het Bestuur op hoofdlijnen".

Ad 11. Wilt u vragen over "de techniek" thuis even op papier zetten? Als u de vragen dan vóór aanvang van de vergadering bij de secretaris deponeert, kunnen de aanwezige TC-leden zich er alvast over buigen. Is er niet direct een pasklaar antwoord voorhanden dan ontvangt u in een later stadium altijd bericht (als u uw N.A.W.-gegevens hebt vermeld natuurlijk).



NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

GEHOUDEN OP 26 NOVEMBER 2006 TE MAARSBERGEN

1. Opening door de voorzitter

1. Voorzitter Roedi Deinert verwelkomt allen.

Alvorens met de vergadering te beginnen wil hij "wat goedmaken". Bij het afscheid van Harry Happel als secretaris is hem de ledenvlag uitgereikt. Ondertussen heeft de nieuwe secretaris de statuten eens doorgeworsteld en vond in het Huishoudelijk reglement een artikel 16 dat voorschrijft dat ook ereleden "een standaard voeren die rechthoekig is". Vandaar dat hij Harry een splinternieuwe rechthoekige clubvlag overhandigt.

2. Mededelingen

- Op 1 augustus is Henk de Vries overleden. Henk heeft altijd een groot hart gehad voor onze club. Verschillende malen heeft hij bijvoorbeeld in de Kascommissie gezeten. Hij werd 75 jaar.
Op 14 oktober is Jan Auwers overleden. Jan is lang lid geweest van onze club, waarvan een aantal jaren bestuurslid. Ook heeft hij samen met zijn vrouw Jeane en het vorige secretarischtpaar Harry en Elly Happel jarenlang de verzending van het clubblad verzorgd. Jan werd 84 jaar.
De vergadering betracht een moment stilte om beiden te herdenken.
- Er is bericht van verhindering binnengekomen van Martin en Wilma Bakkenes, Harry en Yvonne de Groot, Manfred Korte, Jan Luitjes, Marion van Maren, Geer en Walter Parreira, Gerrit en Gonny Sleurink, Hennie en Wout Stoelwinder, Martin en Marja Wolters.
- Op verzoek van de voorzitter stellen de zes aanwezige nieuwe leden zich voor.

3. Goedkeuring notulen van de vergadering van 12 maart 2006

- De notulen worden ongewijzigd goedgekeurd.

4. Ingekomen post

- Behalve de onder 2 genoemde berichten is er geen post ter behandeling in de Algemene Vergadering binnengekomen.

5. Vaststelling contributie 2007

- Omdat het bestuur een contributieverhoging in het belang van de vereniging acht, heeft penningmeester Pim Frequin de (toekomstige) financiële situatie uiteengezet in het clubblad. Zodat alle leden dezelfde achtergrond hebben om zich te kunnen voorbereiden op dit agendapunt. Enkele punten licht hij mondeling toe.
- Kosten:
In 2008 bestaat onze club 40 jaar. Vandaar de post lustrumcommissie. Er is gerekend met een opkomst van 80 boten.
Omdat het bestuur ons clubblad qua uitvoering wil upgraden is in een kostenstijging voorzien. Daarnaast speelt de grotere omvang van het blad en de aangekondigde verhoging van de portiekosten een rol.
Verder zijn er contacten met Pro Aqua voor samenwerking in technische ondersteuning; voor reis- en andere kosten is een bedrag opgevoerd.
- Opbrengsten:
Door een typefout zijn de opbrengsten voor advertenties en vlaggen in de begroting 2007/8 meer dan trendmatig zijn verhoogd. Scheelt al gauw enkele honderden euro's.
De "dip" in de contributieopbrengst in 2006 is veroorzaakt doordat in het verleden de contributies werden verantwoord in het jaar waarin ze werden ontvangen. Met ingang van 2006 wordt dat het jaar waarop ze betrekking hebben.
- Vermogen: te constateren valt dat in het verleden nogal is ingeteerd op het vermogen. Als we met een contributie van € 15,- doorgaan zijn we binnenkort failliet. Slechts een verhoging tot € 25,- brengt ons uit de gevarenzone. Enig alternatief: op zo'n beetje alles bezuinigen. Maar dat is eigenlijk geen optie want dan wordt onze club onaantrekkelijk zodat leden afhaken, hetgeen de neerwaartse spiraal versterkt, kortom: we manoeuvreren onszelf in een sterfhuisconstructie.
- Discussie (samenvatting):



-Waarom wordt voor het lustrum gerekend op een aantal van 80 boten? Is het niet beter om een feest zonder boten te houden? Er moet zeker een bijdrage aan de deelnemers worden gevraagd. Een verhoging van 66% is relatief hoog, maar € 25,- is absoluut gezien wel aanvaardbaar. Geen bezwaar als iedereen akkoord gaat.

Toelichting: de kosten zijn vanzelfsprekend nog maar een schatting. Aan deelnemers wordt inderdaad een - nog vast te stellen - bijdrage gevraagd. Omdat we een club van booteigenaren zijn, wil het bestuur toch wel met boten bij elkaar komen. Details kunnen nog niet worden gegeven, daar is alles nog te prematuur voor, maar contacten met een haven in de Biesbosch, waterpolitie en zeeverkeners zijn al gelegd.

-Het clubblad is in de huidige uitvoering goed. Een glossy blad hoeft niet. Het clubblad past echt bij de Doerak. Het clubblad mag best blijven, maar als een alternatief nodig is: we kunnen meer gebruik maken van onze website.

Antwoord: het bestuur zou graag een meer kleurig blad hebben. Als de vergadering zegt dat dit niet nodig is, wordt die ambitie heroverwogen. Verder is ook rekening gehouden met de per 1 januari ingaande verhoging van de portokosten. Webmaster Peter van der Woude haakt nog even in op de opmerking over de website. Hij vraagt leden met goede ideeën contact met hem op te nemen.

-Wat is de oorzaak van de stijging van de vergaderkosten van het bestuur?

Antwoord: het bestuur komt i.v.m. met de voorgenomen activiteiten vaker bijeen dan in het verleden. Daarnaast is er een regeling Kostenvergoeding Bestuur vastgesteld. Belangstellenden kunnen die te allen tijde bij de secretaris opvragen.

-U praat over 80 boten. Als er meer worden ingeschreven krijgen die dan een afwijzing? Verder subsidiëren de thuisblijvers de deelnemers.

Antwoord: De ervaring leert dat we voor een lustrum gemiddeld rond de 60 boten verwachten kunnen. Veiligheidshalve hebben we daarom gezocht naar een haven waar zo'n 80 boten kunnen aanleggen. Overigens is het niet verplicht met de boot te komen. Er is bijvoorbeeld ook een goede camping in de buurt. Verder betalen deelnemers zoals al gezegd een eigen bijdrage. Hoeveel en in welke verhouding is nog niet te zeggen: de exacte kosten zijn nog niet bekend. In maart zullen er waarschijnlijk concretere cijfers zijn.

-Wanneer wordt het lustrum gevierd?

Antwoord: van donderdag 31 juli t/m maandag 4 augustus 2008.

6. Hierna vraagt de voorzitter of de vergadering de begrote cijfers acceptabel vindt en of de leden instemmen met de contributieverhoging. De aanwezigen gaan, zonder dat hoofdelijke stemming nodig is, akkoord. Roedi Deinert bedankt allen voor het vertrouwen in het nieuwe bestuur.

6. Visie op de toekomst

1. Het nieuwe bestuur wil graag dat de club meer voor de leden gaat betekenen en de leden voor elkaar. Een belangrijk onderdeel daarvan is samen varen. De laatste jaren is er weinig animo geweest voor het organiseren van (binnenlandse) vaartochten. Weet u een aardige tocht, laat het weten: het bestuur wil graag ondersteuning verlenen. Juist meer vaartochten in verschillende streken van het land houden de vereniging levend. Leden met een ligplaats in Friesland komen niet zo snel naar Limburg en omgekeerd. Wellicht is districtsgewijze organisatie van onze club een oplossing. Een idee dat in het bestuur bediscussieerd wordt. Roedi Deinert vraagt alle leden die een goede bijdrage aan de discussie denken te kunnen leveren hun ideeën niet in de kast te houden maar ze door te geven. Heel graag zelfs. Het bestuur kan daarop dan inspelen.

7. Bestuursverkiezing

1. Op dit moment bestaat het bestuur uit 5 leden. Statutair moeten dat er minimaal 7 zijn (art.6.1.) Daarnaast is bij huishoudelijk reglement geregeld dat het bestuur in commissies vertegenwoordigd dient te zijn (art.13).

Het bestuur stelt kandidaat: Jacqueline van Soest (PR en aanverwante zaken) en Bert Hovener (Technische Commissie). Er zijn geen tegenkandidaten gesteld. Beiden worden zonder dat om hoofdelijke stemming wordt verzocht bij acclamatie benoemd.

8. Benoeming lid kascontrolecommissie

1. B. Hovener treedt af als lid van de Kascontrolecommissie. Reservelid A.J.C. Bentz wordt in zijn plaats benoemd. T.J. van den Aardweg is niet aanwezig; de penningmeester zal contact met hem zoeken en hem vragen nog één seizoen lid van de commissie te blijven. P.L. van der Woude stelt zich beschikbaar als reservelid. De vergadering gaat akkoord met de voorgestelde gang van zaken.



9. Evenementen

1. Pim Frequin deelt mee dat de lustrumcommissie, behalve uit zijn persoon nog bestaat uit Jacqueline van Soest, Wim van Essen, Jan Pennings en Wim Verschuren. Voor belangstellenden is er al enig infomateriaal beschikbaar. Mee te nemen na de vergadering. Webmaster Peter van der Woude krijgt binnen kort informatie ter publicatie op onze site.
2. Jacqueline van Soest is van plan in Wijk bij Duurstede (Lek) een Pinkstertocht te organiseren. Door Frequin is bereid dat te doen in Friesland.
Pim Frequin wil de organisatoren van een Pinkstertocht wel een ledenlijst gesorteerd naar regio ter beschikking stellen, zodat ze eventueel actief leden kunnen benaderen. Laat het even weten.

10. Rondvraag

1. Hoe brengen we leden die iets willen organiseren met elkaar in contact? Wat kan/moet de input van iedereen inclusief bestuur zijn? Voorbeeld: reis naar Parijs gemaakt naar aanleiding van een ontmoeting op de ledenvergadering met een ervaringsdeskundige. Ideeën: napraatuurtje zoals nu gepland handhaven; vragen aanbod via de website; je hoeft niet samen de volledige tocht te maken, je kunt ook onderweg aan- of afhaken.
2. Wellicht zou per provincie een clublid als centraal punt kunnen worden aangesteld?
3. Kan de TC de antwoorden op de in het clubblad opgenomen vragen óók publiceren? Antwoord: dat zou het clubblad te omvangrijk maken. Wel zijn er in dit verband plannen onze website "op te tunen" en daarbij samenwerking te zoeken met Pro Aqua.
4. Redacteur Bert de Hosson is blij met de interesse voor het clubblad. Hij vraagt de leden (vooral die uit het zuiden) ook eens kopij te willen sturen. Ook stukjes uit regionale kranten, tijdschriften e.d. zijn welkom.
5. In de technische omschrijving is niets te vinden over het luchtfilter op de Peugeotmotor. Antwoord: dat zit er niet op. Bert Hovener zal vragensteller in/na de pauze aan de hand van de motorbeschrijving toelichten hoe het een en ander in elkaar zit.
6. Peter van der Woude deelt mee dat er op de website een rubriek "van en voor leden" is, speciaal voor vraag en aanbod. Maak er gebruik van.
7. Pim Frequin vraagt de leden hun e-mailadres op te sturen. Erg gemakkelijk voor penningmeester en secretaris. Een mailtje naar frequ016@planet.nl is voldoende.
8. Het bestuur wil zich oriënteren op een andere locatie voor het houden van de ledenvergadering. Moet er nog rekening worden gehouden met bereikbaarheid via openbaar vervoer? Van de aanwezigen vindt niemand dat een cruciale voorwaarde.
9. Komend jaar is er weer een 30-merentocht in Friesland. Zijn er leden die mee willen? Weinig of geen leden hebben animo. Wel wordt Peter van der Woude gevraagd een link naar de organisatie van de 3-merentocht in de website op te nemen. Kan iedereen het nog eens bekijken.
10. De voorzitter vraagt of we het aloude gebruik van samen eten bij het motel moeten handhaven. De aanwezige leden zijn van mening dat ze dat het beste zelf kunnen regelen, al dan niet met enkele medeleden, al dan niet in een andere gelegenheid. Niet meer centraal dus.

PAUZE

11. Voorzaal: presentatie van Arjen Wortman over zijn vaartocht naar Parijs achterzaal: individuele uitwisseling van ervaringen foto's etc.

1. Het blijkt, dat de deling van de zaal een juiste maatregel is. De presentatie trok naast een goed gevulde zaal vooral een aandachtig gehoor. Arjen is dan ook een geïnspireerd verteller die met behulp van digitale projectie een goed beeld gaf van een 'rondje Frankrijk'. In de andere zaal was eveneens een behoorlijk aantal leden geanimeerd met elkaar in gesprek.

12. Sluiting

Raalte, 28 november 2006

Voorzitter

Secretaris

Toelichting bij agendapunt 6 "Financieel Jaarverslag 2006"

Met genoegen presenteren wij u hierbij het financiële jaarverslag van het verenigingsjaar 2006 en begroting voor het verenigingsjaar 2007.

Met uw goedkeuring van de jaarcontributie voor 2007 ad € 25,00 heeft u het bestuur in staat gesteld een aantal nieuwe plannen te ontwikkelen, teneinde de betrokkenheid van de leden en ambiance in de vereniging te verhogen.

In het onderstaand overzicht "Staat van baten & lasten 2006 en begroting 2007" kunt u constateren, hoe de ontvangen opbrengsten gedurende het verenigingsjaar 2006 zijn besteed.

Verder geven wij u inzage in de te verwachten opbrengsten en uitgaven gedurende het verenigingsjaar 2007.

Staat van baten & lasten 2006 en Begroting 2007

Kosten	Werkelijke kosten 2006	Begrote kosten 2007	Opbrengsten	Werkelijke opbrengsten 2006	Begrote opbrengsten 2007
Secretariaatskosten	€ 339,99	€ 400,00	Contributies	€ 1.105,00	€ 7.000,00
Bestuur Vergaderkosten	€ 681,85	€ 1.300,00	Donaties	€ 75,00	€ 150,00
Administratiekosten	€ 1.346,77	€ 800,00	Advertenties	€ 140,00	€ 150,00
Algemene kosten	€ 98,42	€ 75,00	Vlaggen	€ 169,25	€ 250,00
Web/Representatiekosten	€ 54,98	€ 100,00	Rente	€ 123,45	€ 125,00
Clubblad	€ 2.173,64	€ 2.300,00			
Vaartochten	€ 245,22	€ 300,00			
Technische Commissie					
- Reiskosten		€ 150,00			
- Documentatie		€ 100,00			
Lustrumcommissie					
- Reiskosten	€ 19,00	€ 150,00			
- Reservering organisatie		€ 4.000,00			
			Jaarresultaat (Tekort)	€ 3.347,17	€ 2.000,00
	€ 4.959,87	€ 9.675,00		€ 4.959,87	€ 9.675,00

Toelichting werkelijke kosten & opbrengsten 2006 .

Bestuur Vergaderkosten € 681,85

Deze post betreft de kosten van de algemene voor – en najaarsvergadering in 2006. Voor bestuursvergaderingen zijn geen kosten opgenomen.

Administratiekosten € 1.346,77:

Onder deze post zijn opgenomen de eenmalige kosten ad € 713,68 voor de aanschaf van de licentie en in gebruik nemen van het programma "Clubboekhouding".

Deze aanschaf was noodzakelijk i.v.m. de gewijzigde verwerking van acceptgiro's door de Postbank.

Clubblad € 2.173,64

Deze post betreft de kosten met het publiceren van de 2 edities van de clubblad. Deze kosten kunnen als volgt gespecificeerd worden:

- Portokosten € 625,80
- Drukkosten € 1.450,00
- Overige kosten € 97,84

Vaartochten € 245,22

Deze post betreft de kosten, verbonden aan de in 2006 georganiseerde Pinkster - & Hemelvaarttocht.

Contributies € 1.105,00

In deze post zijn opgenomen de contributies ad € 15,00, ontvangen in 2006 voor het verenigingsjaar 2006.

In de jaarrekening van 2005 zijn reeds verantwoord de contributies 2006 ad € 3.803,25, ontvangen in 2005.

Rente € 123,45

Deze post betreft de 1% rente, ontvangen voor het bedrag op de Postbank Kapitaalrekening.

Toelichting begrote uitgaven en opbrengsten 2007.

Bestuur Vergaderkosten € 1.300,00

In deze post zijn opgenomen de verwachte kosten voor de in 2007 te organiseren algemene voor - & najaarsvergadering – nieuwe stijl. Voor bestuursvergaderingen zijn geen kosten begroot.

Clubblad € 2.300,00

Deze post betreft de te verwachten kosten voor de twee in 2007 geplande uitgaven van het clubblad. Met de verhoging van de portotarieven per 1 januari 2007 is rekeninggehouden.

Lustrumcommissie – reservering organisatie € 4.000,00

Deze post betreft de 50% reservering van de te verwachten kosten voor de organisatie van het 8^e lustrumfeest in 2008.

Contributies € 7.000,00

In de post is begroot de opbrengsten van de jaarcontributie 2007 ad € 25,00.

Jaarresultaat € 2.000,00

Het te verwachten tekort voor het verenigingsjaar 2007 bedraagt € 2.000,00.

Dit tekort wordt opgevuld vanuit het eigen vermogen of een dergelijke vermelding en daarmee zal het verenigingsvermogen teruglopen naar ongeveer €6.800,00.

In volgend overzicht geven wij U de ontwikkeling van het verenigingsvermogen per 31 december 2006 t.o.v. van het vermogen per 01 januari 2006:

Verenigingsvermogen per 31 december 2006

Activa	01-jan-2006	31-dec-2006	Passiva	01-jan-2006	31-dec-2006
Postbank Girorekening	€ 3.204,74	€ 5.109,12	Kapitaal	€11.757,63	€12.204,74
Postbank Kapitaalrekening	€ 9.000,00	€ -	Jaarresultaat	€ 447,11	€ 3.347,17-
Postbank Rentemeerrekening	€ -	€ 8.623,45	Eigen Vermogen	€12.204,74	€ 8.857,57
			Contributies 2007	€ -	€ 4.525,00
	€12.204,74	€13.732,57		€12.204,74	€13.382,57

Toelichting Verenigingsvermogen per 31 december 2006

Postbank Kapitaalrekening € 0,00

Ten einde een hogere renteopbrengsten te realiseren is het saldo van deze rekening overschreven naar een nieuw geopende Postbank Rentemeerrekening. Deze rekening vergoedt 1,2% rente en het saldo is vrij opneembaar.

Jaarresultaat € 3.347,17

Deze post betreft het tekort over het verenigingsjaar 2006. Dit resultaat is sterk beïnvloed door het feit, dat € 3803,25 aan contributies 2006 reeds verantwoord in het resultaat 2005 en, derhalve, in het eigen vermogen per 1 januari 2006 is opgenomen. Ook hier een opmerking dat het tekort is aangevuld uit het verenigingsvermogen

Contributies € 4.525,00

Deze post kan als volgt gespecificeerd worden:

- Nog te ontvangen contributies 2007 € 2.275,00
- In 2006 gefactureerde contributies 2007 € 6.800,00

Nieuwegein, 15 januari 2007

Pim Frequin (penningmeester)



Verslag 2006 van de secretaris

Het jaar 2006 kenmerkte zich door grote veranderingen in het bestuur. Het bestuur kwam zesmaal bijeen, waarvan tweemaal voorafgaand aan de ledenvergaderingen.

In de ledenvergadering van 12 maart in Motel Maarsbergen, waar 33 leden meestal vergezeld van hun bemanning aanwezig waren, trad voorzitter Rien Wienk af.

In dezelfde vergadering hebben we afscheid genomen van secretaris Harry Happel.

Harry werd met algemene stemmen benoemd tot erelid.

Opvolgers respectievelijk: Martin Severin en Roedi Deinert.

Daarnaast werd penningmeester Peter van der Woude voor de laatste maal decharge verleend.

Waarna Pim Frequin het administratieve stokje definitief overnam.

In de ledenvergadering van 26 november, eveneens gehouden in Motel Maarsbergen, kwamen Jacqueline van Soest (PR en aanverwante zaken) en Bert Hovener (Technische Commissie) het bestuur versterken.

Er waren 47 leden met hun bemanning aanwezig.

We werden geconfronteerd met het overlijden van ons lid Henk de Vries (1 augustus) en ons oud-bestuurslid Jan Auwers (14 oktober).

Op 1 januari telde de Doerakclub 291 leden en 9 donateurs.

In de loop van het jaar werden 1 erelid, 22 leden, en 1 donateur ingeschreven.

Uitgeschreven werden 52 leden en 3 donateurs.

Per 31 december telde onze vereniging dus 262 leden en 7 donateurs.

Pim Frequin organiseerde een Pinkstertocht in de omgeving van Utrecht (5 deelnemende schepen). Roedi Deinert organiseerde een Hemelvaarttocht in de omgeving van Harderwijk (9 deelnemende schepen).

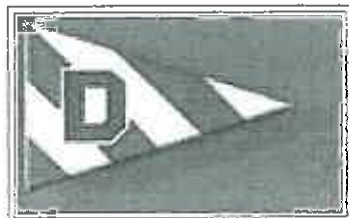
De redactie van ons clubblad is overgenomen door Bert de Hosson.

Het blad verscheen tweemaal.

In de najaarsvergadering werd de contributie met ingang van 2007 op € 25,- vastgesteld.

In 2008 bestaat de Doerakclub 40 jaar.

Dat vieren we van donderdag 31 juli t/m maandag 4 augustus.





Visie van het bestuur op hoofdlijnen

Een van de doelstellingen van onze club is “het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de leden”. We kunnen vaststellen dat leden van onze club per definitie een Doerak bezitten, zodat het varen ermee en het onderhouden ervan een gemeenschappelijk belang is. Je moet dat behartigen ‘alleen maar’ een vorm geven die iedereen aanspreekt.

Het nieuwe bestuur heeft de vorige Algemene Vergadering met frisse moed aangekondigd de club meer inhoud te willen geven voor de leden. Afgelopen maanden hebben we een raamwerk opgezet, waarmee we naar ons idee wel verder kunnen. Oordeelt u zelf. Uw bijval of afkeuring vernemen we graag.

1. *Algemene Vergadering*

- 1.1. Onze statuten schrijven één ledenvergadering voor en wel in het voorjaar. In deze vergadering dient het bestuur rekening en verantwoording af te leggen over het gevoerde beleid. Vanzelfsprekend willen en kunnen we daar niets aan veranderen. Ook willen we de presentatie na de pauze handhaven.
- 1.2. Echter, in plaats van in november te vergaderen zouden we in die maand een bijeenkomst ter afsluiting van het vaarseizoen willen organiseren. Een uitstekende gelegenheid om met elkaar in gesprek te komen en de in het afgelopen seizoen opgedane ervaringen/foto's uit te wisselen.
- 1.3. We kunnen natuurlijk niet gaan potverteren, maar de welkomstkoffie is toch al in de bestaande kostenbegroting opgenomen, dus die betaalt de club. Andere consumpties komen voor eigen portemonnee. Een hapje tussendoor komt dan weer voor rekening van de club.
- 1.4. Rond etenstijd zouden we een buffet kunnen organiseren, ook voor eigen rekening. Daarna ter afsluiting een woordje van het bestuur onder het genot van een kopje koffie dat voor rekening van de club komt.

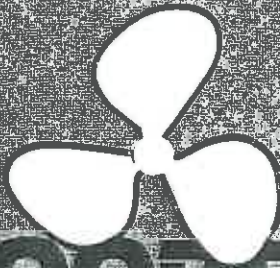
2. *Onderlinge contacten*

- 2.1. Het bestuur is te allen tijde bereid info en assistentie te verlenen bij het organiseren van vaartochten. Het (stuur)wiel hoeft dus niet opnieuw te worden uitgevonden.
- 2.2. Hulp bij het elkaar leren kennen en het organiseren van vaartochten zou een regionale indeling naar ligplaats kunnen zijn. Onderzocht wordt, of de ledenlijst kan worden uitgebreid met zulk een indicatie.
- 2.3. Om snel en adequaat te kunnen informeren is het uiterst handig om van alle leden het e-mail adres te weten. Voorzover u dat nog niet hebt gedaan: geef het door!

3. *Website.*

- 3.1. Onze website heeft geen bijdetijdse uitstraling (meer). Op dit moment onderzoeken we hoe we de renovatie ervan ter hand kunnen nemen.
- 3.2. Het bestuur is er voorstander van de website te voorzien van een speciaal voor leden met wachtwoord afgeschermd gedeelte. Denk bijvoorbeeld aan plaatsing van jaarverslagen, notulen, ledenlijst, activiteiten van de Technische Commissie, etc..
- 3.3. Ook onderzoeken we de mogelijkheid van een zogenaamd Ledenforum of Gastenboek, zodat onze leden op een moderne manier kunnen “corresponderen” over hun Doerak en vaartochten.
- 3.4. Heeft een van onze leden veel verstand van deze materie: meld u! We maken graag van uw adviezen gebruik.

JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN 'DE SCHROEVEN DOKTER'



JOOREN

Jooren Scheepsschroeven Papendrecht is sinds 1890 de vestigingsplaats van de belangrijkste schroevenfabriek van Nederland. Hier wordt de beste kwaliteit en unieke afmetingslegenheden voor het afgeven en ophalen van schepsschroeven. In ons moderne bedrijfspand, dat aan alle milieuvoorschriften voldoet, streven we naar vertrouwen tussen Jooren Scheepsschroeven en de klant. Scheps-, boeg- en verstelbare schroeven van de meest uiteenlopende materialen en soorten te weten: brons, nikkel-aluminium-brons, gietijzer, roestvrijstaal en aluminium worden door ons gerepareerd. Naast het leveren van nieuwe schroeven beschikken wij ook over een grote voorraad gebruikte schepsschroeven, die wij in korte tijd voor u kunnen aanpassen. Bouwend op onze jarenlange ervaring hebben we een breed scala mogelijkheden om bestaande

uw voorbeeld van oude rassen met verschillende draai- en/of diameter, spoelprofielen, draag- en/of draagring, met verschillende versnellingen en draagarmen, versnellingen, draagarmen en draagarmen van verslepen of beschadigde schroeven. Bovendien verkrijgen wij ook las- en draagarmen van bijvoorbeeld gietijzer, brons, nikkel-aluminium machine-onderdelen. Het repareren van een schepsschroef is vaak eenvoudiger dan u denkt. Het repareren van een schepsschroef is vaak eenvoudiger dan u denkt. Het repareren van een schepsschroef is vaak eenvoudiger dan u denkt.

**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

*vooraf prijsopgave mogelijk als de schroef binnenkomt

**Aan: Jooren Scheepsschroeven
Papendrechtsestraat 2A
3313 CT Dordrecht
Holland**

Afz.: _____

pleziervaartuigen - beroepsvaart

Terugblik

In 2002 is de Technische Commissie (TC) van start gegaan met de doelstelling om technische kennis en ervaring, die binnen de Doerakclub aanwezig is, uit te wisselen en te delen.

Zeker voor aankomende en “nieuwe Doerakkers” kan het plezierig zijn om van de “oude Doerakkers” te leren. De leden van de TC hebben zelf al vele jaren ervaring met hun eigen Doerak en kennen natuurlijk een aantal andere Doerakkers via “netwerken”. Samen met hun netwerk en hun eigen “vak kennis” proberen ze de vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Het is helaas niet altijd mogelijk om de vragensteller van dienst te zijn, omdat op sommige terreinen de kennis of ervaring ontbreekt. De TC verwijst dan b.v. naar Pro Aqua, motorenleveranciers of de watersport Advieslijn van de ANWB.

Om het netwerk uit te breiden nodigt de TC alle leden uit om via de e-mail contact op te nemen met de Bert Hovener (b.hovener@hetnet.nl) en aan te geven welke kennis en ervaring aanwezig is. Zo kan het “technische netwerk” worden uitgebreid en kunnen we meer met elkaar delen.

Vanaf de start in 2002 tot en met het jaar 2006 zijn via e-mail, telefoon en ledenvergaderingen 117 vragen binnengekomen. In het clubblad van november 2006 is hiervan al een gedeeltelijk overzicht opgenomen..

Resultaten 2006

In 2006 heeft de TC 39 vragen ontvangen. De onderwerpen zijn in onderstaande tabel weergegeven

Onderwerpen
Bouwtekening en technische gegevens van de Arthur Nova (bij Eista gebouwd schip)
Nieuwe Nanni motor en slechte ervaringen
Stralen van de romp en nieuw verfsysteem
Kuip tent: adressen van zeilmakers
Verfadviezen voor houtwerk
Geluidsisolatie motor en ruim
Motoronderdelen
Reinigen koelsysteem
Vast polyester dak
Raamrubbers vervangen
Hydraulische besturing
Aankoop advies
Lucht in koelsysteem
Nieuwe of oude schroef
Aanschaf nieuwe motor
Motorproblemen
Roer
“Drijfbak” achter 950 AK
Koelsysteem
Waterzak en winteronderhoud
Gebroken motorsteunen
Spreekbeurt over de Doerakken door scholier
Accu's
Motorrevisie
Kopleguaan en luchtroosters
Verfadvies
Zwemplateau en davids aan de spiegel
Dieselopvoerpomp

Op enkele onderwerpen wil de TC uitgebreid ingaan omdat wij hopen dat andere Doerakkers hiermee hun voordeel kunnen doen..

Afgebroken motorsteunen.

De TC heeft geconstateerd dat met enige regelmaat motorsteunen van de Peugeotmotoren afbreken. Opvallend is dat dit meestal de voorsteunen betreft. De voorsteunen zijn meestal wel verkrijgbaar (Pro Aqua, Drinkwaard, Mulder Motoren). Wanneer de achtersteunen afbreken blijkt de verkrijgbaarheid slecht. De steunen kunnen dan worden nagemaakt. Meestal is het "redelijk te doen" om de steunen te vervangen, echter wanneer de bevestigingsbouten in het motorblok afbreken, is de schipper verder van huis: afgebroken bouten inboren en werken met linkse tappen is dan een (lastige) mogelijkheid. Eén van onze leden heeft met zijn Peugeot XDP 62 pk in samenwerking met pro Aqua een oplossing: steunen, bevestigingen, trillingsdempers, flexibele koppeling/demper e.d. Met veel inzet en overleg met Pro Aqua is het probleem aangepakt en opgelost.

Na een vol vaarseizoen meldt ons lid dat alles nog prima in orde is. Ook heeft hij veel informatie en ervaringen opgedaan met de motorsteunen van de Peugeot Indenor motoren.

Eind goed al goed en een zeer waardevol relaas over motorsteunen. Wilt u hierover meer weten, neem dan contact op met de TC (b.hovener@hetnet.nl) en wij brengen u in contact met de "ervaringsdeskundige" op het gebied van afgebroken motorsteunen.

Nieuwe motor in(laten)bouwen – goede, maar ook slechte ervaringen.

De motoren in onze Doerakken behoren zo langzamerhand ook bij de oudjes en het hermotoriseren is danook regelmatig aan de orde.

Eén van onze leden heeft samen met de TC gerekend aan het benodigde vermogen voor zijn Doerak en is toen op zoek gegaan naar een nieuwe motor en een goede inbouwspecialist.

Het is een Mitsubishi S4L 34 pk van Drinkwaard geworden en ingebouwd door Jachtwerf Oost (van de bekende Oostvaarders) in Akkrum. Ook zijn er door deze jachtwerf meerdere werkzaamheden uitgevoerd.

Ons lid is zeer tevreden over de service van Drinkwaard en Jachtwerf Oost. Na een fraaie vakantiereis vanuit Friesland naar de thuishaven heeft de motor een prima en zuinige prestatie geleverd.

Wilt u meer weten over de ervaringen met een Mitsubishi S4L van Drinkwaard en de inbouw door Jachtwerf Oost neem dan contact op met de TC en wij brengen u in contact met de trotse eigenaar van de nieuwe motor.



Dat het ook mis kan gaan blijkt uit een (ingekort) relaas van een collega Doerakker:

"In 1995 kochten wij een stalen Doerak 850 AK die in een uitstekende staat verkeerde. In het motorruim stond een Peugeot 50 pk met een hydraulische Hurth keerkoppeling. Toen in 1998 de keerkoppeling minder werd, besloten wij er een nieuwe motor in te laten plaatsen teneinde de rest van ons leven zorgeloos te kunnen varen.

Het werd een Nanni diesel 50 pk met aangebouwde Hurth keerkoppeling type HSW 125 en een flexibele koppeling.

Vanaf het eerste moment kwam er een erbarmelijke herrie uit het motorruim dat omschreven werd als "tandhameren". De werf heeft wel acht keer een ingreep gedaan in de motor om het euvel te verhelpen, waarbij de werf ook steeds van advies diende en mij geruststelde dat ik kon vertrouwen op de garantie van Nanni. De schroefas is gecontroleerd, er is een andere demperplaat in gezet, het vliegwiel werd verzwaard, er is een zwaardere Hurth achter gezet, etc. Het mocht allemaal niet baten.

Wellicht was er iets mis in het inwendige van de motor zelf en dus werd in 1999 deze motor vervangen door een zelfde exemplaar in de hoop dat het een incident was. Maar het probleem van een Nanni in een Doerak bleek structureel: het lawaai bleef.

Er werd een verbogen schroefas geconstateerd en de koppeling werd vervangen door een mechanische Technodrive. Heel merkwaardig: het tandhameren deed zich nu niet meer voor in de achteruit maar in de vooruit en bij een oplopend toerental viel dat geluid dan wat weg. Wij namen deze oplossing voor lief, al vonden wij het erg jammer want een mechanische koppeling geeft toch een gierend geluid en schakelt niet zo mooi.

In 2002 is de driebladsschoef vervangen door een vierblads - maar dat maakte in tandhameren geen verschil.

Bij het technisch onderhoud van de boot bij een Nanni-dealer in juni 2004 werd het lawaai nog erger. Een motorophangbeugel rechtsvoor bleek gebroken. Wellicht doordat de motor te veel wrikte of wrong. Dus werd er een andere demperplaat ingezet. Toen daarvoor het vliegwielhuis opengemaakt werd, vond men onder in metaalgruis. Het bleek dat een van de acht bouten van de demperplaat was afgebroken. Wat voor geweld moest er dan wel niet zijn wanneer iets met acht zware bouten wordt vastgehouden en er toch een breekt? Zoekend naar een oplossing werd de linksdraaiende schroef vervangen door een rechtsdraaiende, zodat het tandhameren niet meer in de vooruit maar alleen nog in de achteruit zou plaatsvinden. Er werd dus een nieuwe en grotere rechtsdraaiende schroef opgezet.

Na korte tijd veroorzaakte het - behoedzaam - achteruitschakelen toch zo'n klap dat de Technodrive keerkoppeling ter controle werd opgestuurd naar importeur Allpa in Nijmegen. De keerkoppeling bleek van binnen kapot gegaan te zijn en Allpa heeft die vervangen door een nieuwe.

We zijn dan in 2005 en gaan blijmoedig varen. Juni: lawaai uit het motorruim. De ophangbeugel rechtsvoor is gebroken. Wordt vervangen. Juli, zelfde probleem, en in augustus gaat de ophanging op dezelfde plek nog eens kapot: een zachtere motorsteun eronder gezet. Van de drie weken vakantie gingen er vijf dagen op aan deze pech.

Mijn vraag aan Nanni was om nu eindelijk, definitief en deskundig het probleem met een motor die nog nooit goed gedraaid heeft, op te lossen. In plaats daarvan kreeg ik een advies dat niet de werkelijke oorzaak aangaf maar dat slechts aan symptoombestrijding deed en waarvan de kosten van de uitvoering door mij betaald moesten worden, zonder dat men de garantie gaf dat het euvel dan ook werkelijk verholpen zou zijn. Voorstel: de zwevende schroefas vastzetten.

Inmiddels heb ik bij meerdere werven geïnformeerd en met name de Doerak-kenners zeggen dat de bestaande zwevende schroefasconstructie juist voorkomt dat de trillingen van de motor op het schip worden overgebracht en dat, wanneer je dit advies om de schroefas vast te zetten opvolgt, juist het hele schip gaat trillen. Niet doen dus, zei men.

Voorgesteld werd om de spoed op de nieuwe schroef dusdanig te veranderen dat de sturing van deze 50 pk motor zou worden teruggebracht tot 40 pk.

Een vermogen van 40 pk zou voor dit schip nog wel net kunnen, maar je kunt er dan niet meer, zoals wij gewend zijn, mee varen op de stromingen van de Waddenzee, de Zeeuwse wateren of de grote rivieren. Daarom had ik juist destijds gekozen en betaald voor een 50 pk motor.

Uiteindelijk belandden wij bij ander scheepstechnisch bedrijf. Zij kenden het Nanni-probleem en verwierpen het advies om de schroefas vast te zetten. Hun voorstel was: Een nieuwe demperplaat van Centa er op te zetten, zelf een nieuw, zo zwaar mogelijk vlieg wiel te slijpen en de kast daaromheen ook nog eens door uitslijpen te vergroten, de mechanische keerkoppeling te vervangen door een hydraulische TM 345, de draairichting van de schroefas weer terug te brengen naar linksdraaiend, zoals hoort bij een Nanni-motor, en de te grote schroef te vervangen door de oorspronkelijke. Alle lof voor hun technisch inzicht, want dank zij deze ingreep is het tandhameren verdwenen, heeft de motor zijn volle potentie gehouden en hebben wij ondertussen, en voor het eerst, een seizoen gevaren zonder mankementen.

Het is geen vrolijk relaas maar ik beschrijf het om anderen er voor te behoeden in eenzelfde situatie te belanden. Men zij gewaarschuwd!"

Tot zover het relaas van onze collega Doerakker.

De TC heeft op een internetforum ontdekt dat soortgelijke problemen vaker voorkomen bij Nanni motoren en dat men er middels "trial and error" probeert achter te komen wat de oorzaken en oplossingen zijn.

Wilt u meer weten over deze ervaringen met een Nanni motor neem dan contact op met de TC .

Chinese scheepsdiesel motoren.

Bij het zoeken naar een nieuwe dieselmotor voor zijn Doerak berichtte één van onze leden het volgende: "Waarom een dure Yanmar", bracht mij ertoe om eens verder te neuzen op internet, en ik stuitte op deze site: <http://www.brodtech.nl/site/>

Onder de kop scheepsmotoren, vond ik 4 motoren, de motoren die zij leveren. Helemaal onderaan, staat de prijslijst. Als u kijkt, begrijpt u wellicht mijn vraag, een nieuwe Chinese motor met 27pk en met toebehoren, voor € 3295,=.

Navraag door de TC in China bij een Nederlandse "kleine" (bagger)scheepsbouwer leverde de volgende reactie op:

Schepen worden in China van Chinees staal en met Chinese arbeidskrachten gebouwd. Alles wat er daarna in zo'n schip wordt gebouwd komt uit Europa, Amerika of Japan, hoewel alle equipment ook in China verkrijgbaar is. Kwalitatief is dit echter geen optie.

De basismotor is een YangDong® diesel motor van Chinese makelij. Je breekt er in China als het ware je nek over....

Een Chinese motor behoeft niet slecht te zijn, maar of ze echt aan onze kwaliteit kunnen tippen.....?

Wat opvalt aan de YangDong motoren zijn de keerkoppelingen. Deze zijn niet van Chinese makelij en dus elders (?) aangebouwd. De verbinding van de keerkoppeling aan de motoren valt ook op: via een aangebouwd flens-systeem en niet geïntegreerd, zoals bij de moderne scheepsdiesels.

Ook wordt niet duidelijk door wie de diesels zijn gemariniseerd: direct in de YangDong-fabriek of elders in Azië of Europa. Met name de marinisatie zorgt ervoor dat er een perfect evenwicht is tussen de motor en de aanbouw, zoals koeling, keerkoppeling, warmtewisselaar, e.d.

Of alle onderdelen blijvend of voor langere periode verkrijgbaar zijn is zeer de vraag.

De Chinezen zijn meesters in het namaken van zowat alles, maar niet goed, geen geld terug, gooi maar weg en koop maar iets nieuws.....we hebben voldoende en goedkoop van alles (nagemaakt).

De TC hoopt nog te horen hoe het ons lid vergaan is met zijn keuze voor een nieuwe (Chinese??) motor, maar het was leuk om ook dit eens met elkaar te onderzoeken en te ervaren.

"Motorrevisie".

Eén van onze leden heeft zijn 43 pk Peugeot laten reviseren. De revisie was echter "geen succes".

Achteraf veel reparaties, problemen met de kopbouten, carterontluchting, olielekkage, vreemde schurende en brommende geluiden, rokende en stinkende motor.

Na veel klachten en "terugkeer-reparaties" wilde het maar niet goed komen. Er werden bij het revisiebedrijf geintjes over een zgn. Flexabeurt gemaakt (niet reviseren, maar schoonspuiten en verven en een beetje afstellen)

Een trieste ervaring

De TC beschikt niet over specifieke kennis op revisie gebied, maar heeft het lid geadviseerd om contact op te nemen met een ANWB-expert voor bijstand. De ANWB beschikt ook over diverse artikelen en checklijsten die men kan hanteren bij het laten reviseren van een scheepsdiesel.

In deze adviezen en checklijsten zijn veel onderwerpen opgenomen om in de offerte en rekening te laten vastleggen, zoals de zgn. vastgelegde 0-inspectie vóóraf, revisiegarantie, after-revisie-service, vernieuwen, reviseren of afstellen, kleine of grote garantie, afhankelijk van de uitgevoerde werkzaamheden, branche-aansluiting en -garantie, test na revisie t.o.v. 0-inspectie, enz. enz.

De TC weet niet om welk bedrijf het precies ging, maar wilt u meer informatie, neem dan contact op met de TC en wij zullen ons lid weer benaderen.

Hydraulische besturing.

Enige tijd geleden werd de Doerakclub aangeschreven door een klein bedrijfje met de volgende tekst: Langs deze weg wil ik graag mijn hydraulische besturing onder uw aandacht brengen. Nu denkt u waarschijnlijk, óh weer een bedrijf. Dit klopt gedeeltelijk, ik heb inderdaad een klein bedrijfje wat eigenlijk meer een hobby is.

Wij (ik en mijn vrouw) verkopen hydraulische besturingen, dit is ontstaan uit de onvrede over de mega prijzen die voor vrijwel alles wordt gevraagd zodra het maar met de watersport te maken heeft.

Wat ik u en al uw leden kan bieden is het volgende:

Complete stuursets (enkel+dubbele besturing) variërend van 30 kg/m tot max 150 kg/m.

Deze sets bestaan uit: stuurpomp, stuurcilinder, 2x6 m leiding en alle benodigde koppelingen, olie en een duidelijke handleiding. Dit alles komt in een doos, uiteraard compleet met factuur en heel belangrijk 2 jaar fabrieksgarantie. Het is binnen Europa gemaakt en voldoet aan alle geldende kwaliteitsnormen. Er is al een set vanaf € 350,- incl BTW.

Eén van onze leden heeft gereageerd op deze “advertentie” en op de laatste ledenvergadering vertelde hij ons, “met het opsteken van een grote duim”, dat het een uitstekend ervaring was geworden. Wilt u meer weten over deze hydraulische besturing, neem dan contact op met de TC.

Plannen voor 2007.

1. De TC zal de vragen en antwoorden op de Doerak web-site zetten.
2. Ook zal worden onderzocht of het mogelijk is een (interactief) technisch forum op te web-site te zetten b.v. onder de button “Van en voor leden” Het afschermen van deze informatie voor niet-leden kan daarbij een moeilijkheid zijn.
3. Bij Pro Aqua is veel (technische) informatie over onze Doerakken aanwezig. De TC zal zich inzetten om met Pro Aqua te gaan samenwerken en om deze informatie te delen.
4. Er zal nader onderzocht worden wie onderdelen voor onze “oude”motoren (op voorraad) heeft en snel kan leveren.
5. De TC gaat overleggen met Drinkwaard, Mulder Motoren en Jooren welke service en diensten zij aan de Doerakclub kunnen verlenen



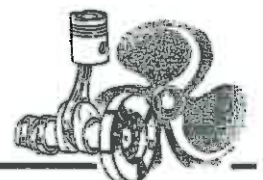
Uw leverancier van :

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

Centrale bediening Zuid-Nederland.

Naar aanleiding van het gebruikersonderzoek in 2003 onder de beroeps- en recreatievaart is door de schippers en belangenorganisaties een Gebruikersknelpunten top-5 samengesteld voor het Brabantse en Midden-Limburgse kanalenstelsel.

Rijkswaterstaat heeft hard gewerkt om de knelpunten om te zetten in acties.

De knelpunten waren:

- ◆ Achterstallig onderhoud kanalen en objecten.
- ◆ Lange wacht- en spertijden.
- ◆ Hoeveelheid overnachtingsplaatsen.
- ◆ Bediening afstemmen met klant.
- ◆ Dagelijks beheer en onderhoud.

Rijkswaterstaat is bezig geweest om bruggen en sluisen om te bouwen van plaatselijke naar centrale bediening.

Dat kon niet zonder de kunstwerken buiten bedrijf worden gesteld.

Maar nu de operatie is voltooid, kan de watersporter ongestoord zijn weg vervolgen.

Immers: Big Brother is watching you!

In juli 2005 werd de Zuidwillemsvaart-Noord aangepakt, een minder druk traject en toen bovendien op zondag nog gesloten.

Volgens Rijkswaterstaat viel de overlast voor de beroeps- en recreatievaart wel mee.

Bovendien is gebleken dat centrale bediening een zeer gunstig effect heeft op de doorstroming van de scheepvaart.



Centrale bediening.

Wat zijn precies de werkzaamheden die kwamen kijken bij de realisering van de laatste fase? De objecten gelegen in de Zuid-Willemsvaart van de Dingensebrug tot en met de Beeksebrug werden aangesloten op de centrale post **Schijndel**.

De Marksluis, sluis I, sluis II en sluis III werden gekoppeld aan de centrale **Oosterhout**.

De centrales werden onderling gekoppeld met de centrale in **Tilburg**, zodat tijdens de nachturen en minder drukke weekenden vanuit één locatie alle objecten konden worden

Contact.

Voor het aanvragen van een brugopening of sluisbediening kunt u gebruik maken van marifoon of meldknop. Er is een folder verkrijgbaar waar dit in staat.

Vanaf 1 augustus 2006 is er nu op bijna alle trajecten op de Brabantse kanalen 24-uursbediening op werkdagen ingesteld.

- ◆ Oosterhout - Breda (Markkanaal).
- ◆ Oosterhout - Helmond (Wilhelminakanaal).
- ◆ Den Bosch - Helmond (Zuid-Willemsvaart).
- ◆ Engelen - Sluis 0 (Dieze). Hier vindt de bediening in de nacht op afroep plaats, wat een dag van te voren moet worden aangevraagd bij sluis Engelen).

Bedieningstijden :

Op weekdays:

- ◆ Zomer: (1 april-1 november) van maandag 06.00 uur tot zaterdag 16.00 uur.
- ◆ Winter: (1 november – 1 april) van maandag 06.00 uur tot zaterdag 14.00 uur.

Op zondagen:

- ◆ Zomer: van 09.00 uur tot 17.00 uur op alle trajecten.
- ◆ Winter: geen bediening.

Er zijn echter enkele uitzonderingen mogelijk. Deze worden bekendgemaakt op de internetsite van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Brabantse Kanalen, www.rijkswaterstaat.nl.

Informatiepanelen.

Rijkswaterstaat heeft bij de toegangspoorten van het Brabantse en Midden-Limburgse kanalenstelsel informatiepanelen voor de scheepsvaart geplaatst.

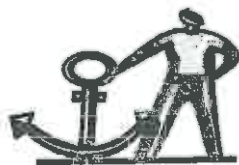
Deze zijn bedoeld voor de meldingen van stremmingen, vertragingen, afwijking van bedieningstijden en actuele regionale informatie.

De panelen zijn geplaatst bij Engelen, Oosterhout (sluis II), Panheel en Weert (sluis 15).

Het werk is redelijk snel verlopen, maar wanneer en hoe lang de stremmingen bij de nog te renoveren sluisen 4, 5, 6, 10 en 12 in 2006 gaan duren is nog niet precies bekend.

Waarschijnlijk zijn de sluisen in 2007 gereed en vanaf het tweede kwartaal in 2007 is er een stremming van ca. 3 maanden bij de sluisen 10 en 12, waarin geen scheepvaart mogelijk is.

Een informatiefolder kan worden aangevraagd via het waterdistrict RWS Noord-Brabant, telefoon 013-5491491 in Tilburg of kijk op internet, www.rijkswaterstaat.nl



Reiservaringen in België en Frankrijk.

Deze zomer maakten wij met onze Doerak Paviljoen een reis naar Parijs. Tijdens die reis maakte ik aantekeningen, in eerste instanties voor onszelf, maar omdat wij zo links en rechts horen wij, dat ook andere clubleden plannen hebben richting het buitenland en kreeg ik het idee, mijn "lijstje" in ons clubblad te zetten. Ik heb dan ook de volgende suggesties:

- 1) Bereid de reis goed voor, kijk waar jij heen wilt varen en of je dat ook in de gestelde tijd kunt halen.
(Je boot op een dieplader zetten om terug te keren is een beetje prijzig!).
- 2) Wees niet zuinig met de aanschaf van goede gedetailleerde "Navicarte" waterkaarten van het te bevaren gebied en een overzichtskaart van het desbetreffende land.
- 3) Wij hebben veel reisverhalen uit diverse watersportbladen geknipt en die van het gebied waar wij gingen varen van te voren goed "bestudeerd".
- 4) Wij hebben steeds gezorgd, dat er op de voor- en achterpunt zowel aan bakboord als aan stuurboord lijnen klaarlag van 10 meter, een lijn van 30 meter zowel op de voor- als op de achterpunt.
- 5) Een middenspring als lus via de trapjes in de sluismuur hebben wij het meest gebruikt bij het schutten. (Wij hebben twee bevestigingspunten over de lengte van de boot verdeeld op de beide gangboorden, maar door de twee afwateringsopeningen, die de meeste Doerakken hebben, werkt een middenspring als lus ook prima!
- 6) Wij zijn in Antwerpen gestart met onze vakantie, alwaar wij de dieseltank nog met rode diesel konden vullen. (haven Willemsdok).
- 7) Voor het varen door de Antwerpse haven moet je over een z.g. FD-nummer beschikken, van tevoren aan te vragen via Internet.
- 8) In België d.w.z. voor Vlaanderen moet je vergunning kopen. Verkrijgbaar op de diverse sluisen. In Wallonië vaar je wel gratis, maar ben je verplicht je te melden op de sluis, als de sluismeester dat vraagt met de papieren van de boot, In april aanvragen via de ANWB.
- 9) In het buitenland hangt geen slang aan de kraan om water bij te vullen, die moet de schipper dus zelf bij zich hebben. Deze slang moet voorzien van een "Gardena" mondstuk.
- 10) Een reserve jerrycan & trechter voor drinkwater zijn erg praktisch, want sommige kraantuiten zijn anders dan de Nederlandse en dan kan je in ieder geval zo'n 25 liter een paar keer in je tank gooien.
- 11) Woordenboeken voor de landen, die je doorvaart, zijn handig als je een sluis moet oproepen of om instructie te begrijpen op de sluisen onderweg.
- 12) Neem je vouwfietsen mee, controleer de banden vooraf en pomp ze op. Neem ook plakspul en fietspomp mee, want een fietsenmaker is er niet overal.
- 13) In Frankrijk heb je een vignet nodig om door Frankrijk te mogen varen. Voor een heel seizoen is het verkrijgbaar via "VNF Internet", voor een kortere periode nu nog niet, wellicht wel in 2007?!
- 14) Heb je een T.V. aan boord met een schoteltje, controleer voor vertrek de "Canal Digital" kaart of hij het in Nederland doet, dan lukt het wellicht ook in het buitenland.

- 15) Havens zijn in het buitenland vaak anders dan in Nederland. Een kade met hier en daar een bolder heet al snel een haven. Plan een dag van tevoren, waar je gaat stoppen, maar zoek tegelijkertijd een alternatief, soms moet je nog veel verder varen, omdat er te weinig ligplaatsen zijn of er is geen bolder voorhanden.
- 16) Aanlegpennen, die wij in de Hollandse klei gebruiken, de z.g. kurkentrekkers zijn vaak onbruikbaar in het buitenland, omdat de grond uit steen bestaat. De gewone rechte pennen zijn veel beter. Niet een vuisthamer vergeten, want je moet ze echt in de grond slaan!
- 17) Tankstations voor diesel staan soms wel op de kaart, maar worden ook net zo gemakkelijk weer opgeheven. Tijdig tanken dus en reservetanks & hevel meenemen. (Aan de weg kun je wel meer tanken, maar dat is veel gesjouw)
- 18) In kleinere dorpjes in Frankrijk konden wij maar €80.= tegelijk pinnen, ook iets om in de gaten te houden.
- 19) De Franse kanalen zijn soms erg vuil, veel planten en gemaaid gras drijven erin. Onze wierpotten zaten dan ook snel vol en de toevoer verstopt. Regelmatig controleren en legen. Een trekveer is dan erg handig om bij je te hebben om te toevoer weer schoon te krijgen.
- 20) Er zat ook regelmatig plastic in de schroef, dan is een inspectiekoker toch wel een uitkomst! (het water lokt niet altijd om het plastic zwemmend handmatig te verwijderen).

Dit was voor ons de zevende keer, dat wij met onze Doerak naar het buitenland zijn geweest.

Wij hebben er eerst met klein beetje van "geproefd", daarmee bedoel ik, dat wij eerst een klein stukje over de grens zijn gegaan en ieder jaar een grotere reis. Onderweg zijn wij veel Nederlanders tegengekomen, die ons eveneens de nodige tips konden geven en met wie wij soms enige dagen samen opgetrokken zijn. Het is erg fijn om de kleine Franse sluizen met dezelfde schipper te schutten.

Wij hebben erg van onze buitenlandse vakanties met onze oerdegelijke Hollandse Doerak genoten.

Een ander sfeertje, 's-morgens vers stokbrood, 's-middags lekkere wijn, ander landschap en toch lekker je eigen bedje.

Wij hopen nog vele reizen te kunnen maken en wellicht komen wij dan een van jullie ergens tegen.

Goede reis en veel vaarplezier
Pim en Door Frequin.



'n Lange hete zomerreis

(Noot van de redactie : op verzoek van de heer Evert van het Schip is er zo weinig mogelijk in zijn verslag gewijzigd qua stijl en opmaak).

(Deel 1, het tweede deel volgt in het najaarsnummer.)

1 Pinksterzaterdag 3 juni 2006.

Hebben jullie dat nou ook: dat er op het laatste moment nog van alles vergeten is, anders moet, "nog even" gedaan moet worden, "nog even" gebeld moet worden, nog even gedag zeggen aan de kleinkinderen....?



.....Doerak 10 AK, "de Roos van Lisse".....

Afijn, om 13.00 uur gaat dan toch de startsleutel om en begint het oude Peugeotje [1967 – 50 PK] onder de luiken gehoorzaam te grommen. Plan: wij [M 76 + V 71] gaan een paar maanden zwerven door Nederland-Waterland met onze even oude – ook 1967-Doerak 10 AK.¹⁾ Had ik het gas nou wel afgesloten?

Lastige brug.

Simpel eerste traject van Lisse naar Woerden: Ringvaart van de Haarlemmermeer, Braasem, Heimanswetering, Oude Rijn via Alphen, Bodegraven en Rietveld naar Woerden. Zonnig. De wind Bf 3 staat bij de Alphense brug pal op de kont. Dat levert een hoop gemanoeuvreeer op met een stuk of 10 schepen, die zowat twintig minuten op een kluitje liggen te wachten tot de brug draait. Soms even lastig.

Onze oudste rivier, de Oude Rijn, die al door de Romeinen bevaren werd, is tot Woerden over de

hele lengte een plezierig vaarwater. Niet druk, landschappelijk bekoorlijk en afwisselend; "hollands" in de goede zin van het woord. Makkelijk varen ook. 's Avonds meren we af bij de WSV De Greft waarheen onze vereniging [de WSV "LISSE"] dit jaar haar Pinkstertocht houdt. Iedereen is al uren geleden gearriveerd; wij passen maar krap in een box ergens achterin. Het lukt allemaal vlot. Blij toe, want je moet er toch niet aan denken dat je geachte medeleden staan te genieten van jouw gestumper.

Gegil van de matroos. De vaart door de brug van de Oude Rijn naar de Grecht is een stinkerd door twee ongelukkige knikken die er in zitten. Ik ontsnap er maar op een haar na aan, dank zij het gegil van mijn matroos.... Ze mag dus blijven.

2 Zondag 4 juni 2006; Pinksteren.

We maken een fietstocht door deze oude stad Woerden. Er staat hier nog wel wat uit de ver verleden tijd te pronken. Maar het is Zondag, dus het centrum is echt uitgestorven. Voor de meeste bezienswaardigheden moet je trouwens een afspraak maken, want het loopt er niet bepaald storm: Het oude kasteel waar Floris de Vijfde werd vermoord, de Petruskerk, het oude stadhuis en nog wat geveltjes langs de Rijnstraat. Hier stroomde vroeger de historische Oude Rijn met markante trapjesbruggen. Dat rustieke en historische stukje Oude Rijn is na 1945 gedempt. Domme bestuurders: nu is het een doodse rotstraat en rijden er auto's die haast hebben.



"Oude Rijn Woerden" - Schilderij van Ton van het Schip (broer van de auteur)

3 Tweede Pinksterdag, maandag 5 juni 2006.

's Ochtends nog even mijn neus laten zien bij de mede-leden van onze WSV. We gaan er vandoor.

Veel rustige plekjes langs de Oude Rijn. Motor gestart, vlotte sluis in Bodegraven [dat plaatselijk Boreft wordt genoemd] en na 2 uur gaan we in de Oude Rijn tussen Bodegraven en Alphen voor de wal, vlak bij de enige nog functionerende molen-viergang ter wereld, vier molens op een lange rij midden in een weidse polder.

Vrijwel langs de hele Oude Rijn loopt een jaagpad. Ondanks de huizen die vrijwel aan het water staan nog steeds 'n openbaar voetpad. Je mag er overal lopen en aanleggen. In Woerden vind je er zelfs nog de rol-paal, waar ooit de lijnen van het trekpaard langs werden geleid. Ik heb dat daar in mijn jeugd nog wel gezien. Lang, lang geleden dus.

4 Dinsdag 6 juni 2006.

Rustige tocht van 2½ uur via Oude Rijn, de Gouwe en de Nieuwe Gouwe naar Gouda. De hefbruggen bij Waddinxveen en Boskoop draaien vlot. Het is pas 6 juni maar al redelijk druk op het water. Aanlegmogelijkheden in de Gouwe zijn er vrijwel niet. In Gouda meren we af in de Kattensingel, let wel: aan de laatste beschikbare plek! Begin juni en nu al hartstikke vol met vooral heel grote schepen. Afijn, we liggen goed.

Goeie passantenregeling. Goeie passantenregeling daar in Gouda: je betaalt een redelijk liggeld [3 dagen totaal € 12,15 voor onze 10 meter] en daar zijn dan en de elektriciteit en het water bij inbegrepen. Reden: de muntautomaten werden toch maar keer op keer opengebroken... En 's morgens komt er een mannetje langs dat de krant van de dag aan je verkoopt. Je ligt er prima. Waar vind je dat nog voor die 12,15 Euro?

5/6 Woensdag en Donderdag 7/8 juni 2006.

Woensdag. In Gouda verveel je je niet. Het is een centrum-gemeente voor allerlei kleine plaatsjes en dorpen in de omgeving. Dat geeft een gezellige en natuurlijk aandoende drukte, vooral in de lange winkelstraat richting Marktplaats. Mijn Roos stort zich in het lokale winkelleven; ik slenter op mijn gemak langs alle bezienswaardigheden. De St. Jan, zonder enige twijfel één van de mooiste kerken van Nederland. De restauratie die ik daar -jaren geleden- heb gevolgd is boeiend: hoe breng je nieuwe heipalen onder zo'n enorm gebouw? Dat hebben ze daar toch maar geflikt! Interessant.

Er hangt nog een gebrandschilderd raam van de verre, verre voorouders van mijn moeder, de Heren van Lunenburg-Brandenburg en nog wat van die min of meer Dietse landstreken, die hier enthousiast hun dienstmaagden bezwangerden.

Koop een 'handige' campingstoel bij Blokker. Beetje miskoop blijkt later: zit niet echt lekker.

Donderdags dwalen we samen kriskras door de stad, langs de IJssel, door de achterafstraatjes, het prachtige stadhuis. En we staan lang te aarzelen bij de beeldend kunstenaar die, al zo lang wij daar komen, vlak bij de St. Jan zijn atelier heeft. We lopen er nog wel drie keer langs. Maar ja.... Tenslotte kopen we toch maar niet.

7 Vrijdag 9 juni 2006.

Vlot door de bruggen en draaien via de Mallegatsluis de Hollandse IJssel op. Getijderivier, opkomend water, maar 'n flintertje stroom, want we zitten hier ver van zee. Via Hollandse IJssel, de Lek en de Noord naar Dordrecht, bekend vaarwater. Als we ons over de marifoon melden voor de oversteek op de Lek krijgen we keurig een overzicht van schepen en afstanden: " ... en één tanker mijnheer, gaat naar boven, op 1000 m...". Die marifoon houden we dus maar aan.

Schade aan mijn eigendunk. Op de Oude Maas bij Dordrecht varen we een klein stukje verkeerde wal, maar de politieboot die op ons afstuift houdt af als ie merkt dat we de Kalkhaven van de WSV "Maartensgat" aanlopen. Ze zijn daar pittig snel met een bekeuring werd mij verteld. Bij het insteken in de ligplaats kwakt een onverwacht sterke zuiging van een grote beroepsvaarder ons met de stuurboord achterkant tegen een paal aan de wal. Dat levert een vervelende schade op aan de stootbuis achter en nog meer schade aan mijn ziel: "Hoe kan ik nou zo stom zijn *&^%&*#..... Afijn.

Langste winkelstraat van Nederland. Winkels in de directe omgeving: de langste winkelstraat van Nederland, beweren ze in Dordt! En dat klopt wel denk ik; het is inderdaad een heel, heel lang end.

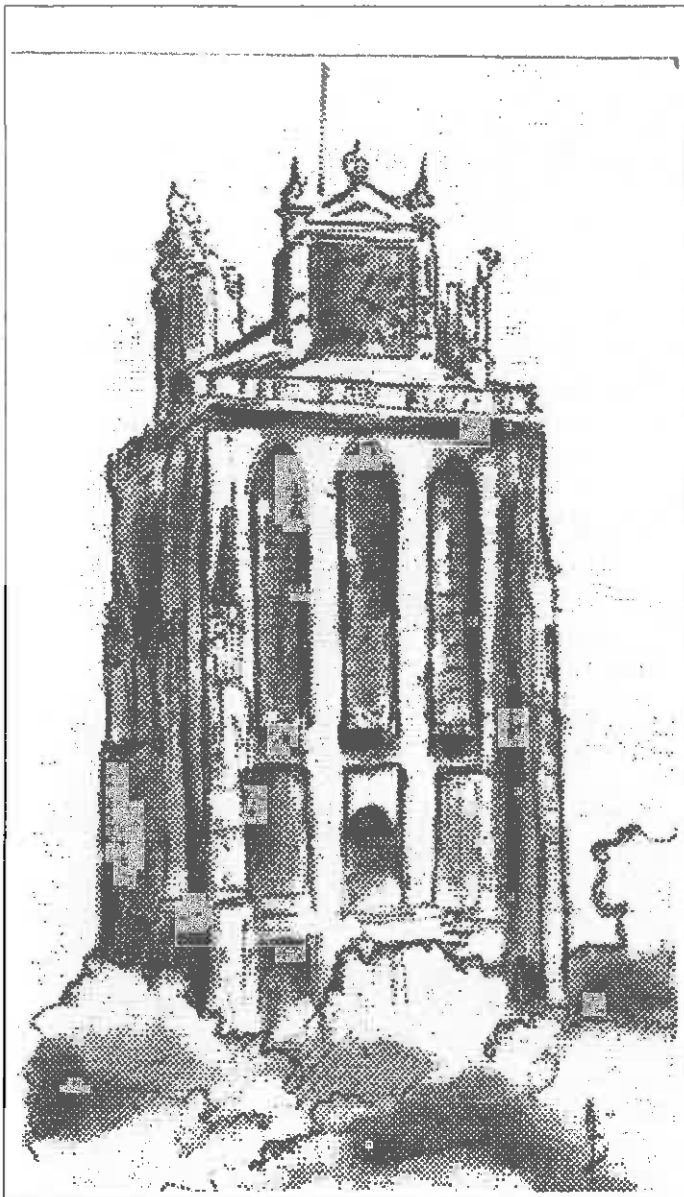
8 Zaterdag 10 juni 2006.

De hele dag vernieuwen we de kennismaking met Dordrecht. Roos bezoekt haar oude kennissen: de heer Heijn, A., de familie Brenninkmeijer, de heren van Aldi, de familie van den Broek, afijn, de hele

rimram. Ik begrijp er niets van en doe daar eerlijk gezegd ook maar geen moeite meer voor. Vrouwen zijn niet om te begrijpen maar om lief te hebben.

Dordrecht en de Middeleeuwen. Zelf duik ik in de Middeleeuwen: de 13^{de} eeuwse Augustijnerkerk en de echt talrijke oude en bijzonder goed bewaarde gevels en gebouwen, het museum voor moderne kunst, enz. Dordrecht is historisch een rijke stad.

Ik vind bijzonder aardige doorkijkjes aan het grachtje dat hier langs de achterkant van de huizen loopt. Koop een 2^{de} hands boek: *'Een reis door Nederland in 1877'*, geschreven door een Engelsman, die er vaak niet veel van begreep, maar over Dordrecht net zo enthousiast is als ik, twintigste eeuw.



.....Grote Kerk in Dordrecht, schets van de auteur.....

Dordrecht, een boeiende stad. Of liever een aantrekkelijk centrum. Want van de rest, de woonwijken enz. zien we natuurlijk niet zoveel; niets dus.

O ja: vergeet het Groothoofd niet, de mooiste waterkijk-plek van Nederland. Aan die kade heb je een uniek uitzicht over het drukke vaarwater van de Maas en de T-splitsing met de Noord. Het is daar de ganse dag een scheepvaartdrukte van belang. Je kunt er op je gemak genieten van het uitzicht en de tientallen schepen –veel beroepsvaart- die hier langs komen, op weg naar Duitsland, naar Rotterdam, naar waarheen dan ook. Ik kan er niet genoeg van krijgen.

Somber klokgelui. Onze boot ligt pal onder de Grote Kerk met haar stompe, massieve toren. Elk heel en elk half uur slaat de klok. Een traag, zwaar dreunend en dreigend geluid. Ook het carillon speelt dan wat sombere melodieën. Niet echt opgewekt, denk ik dan. Het klinkt voortdurend als een soort "Gedenkt dat Gij zult sterven". Er komt niet één vrolijke tingel uit. Gelukkig stoppen ze er 's avonds laat mee zodat ik 's nachts in ieder geval onbevreesd kan slapen. Hele dag prima weer geweest. Ik zeg 't maar even.

9 Zondag 11 juni 2006. Naar Rotterdam.

Vandaag naar de Volvo Ocean race in Rotterdam; dat spektakel wil ik beslist zien. Dus stappen we om 10.30 uur aan boord van de Connexion bootbus naar Rotterdam [www.waterbus.nl], die ons met haar twee 700 PK Caterpillars [afgeregeld op 1850 t/min.] met 40 km/h razend snel naar de Erasmusbrug bij de Veerhaven brengt. Een comfortabele, snelle tocht. Wel dansen de wat kleinere schepen nogal "op en neer" als ie voorbij jakkert, maar echt riskant wordt 't nooit. Denk ik. Maar ja, ik zit toevallig vandaag niet in die bootjes.

Rotterdam, boten, helden en muziek. Een groot deel van de dag slijten we dus aan de Veerhaven waar die monster-sailors liggen afgemeerd, de AB-NAMRO 1 en 2 en de Brunel, afijn al die indrukwekkende racemachines. Interessant, maar uiteindelijk zie je er toch niet veel vanaf, nu ze zo kalm aan de kade liggen. Wel vallen de enorm hoge masten me op met zeilen die aan de top ook een soort gaffeltje hebben: vierkante metertje extra? Het is loei-druk: iedereen wil 't natuurlijk zien. De 'helden' die er mee varen zien er net uit als gewone mensen. Beetje macho soms; dat wel.

Later luisteren we, gezeten op een stoeltje, naast het maritieme scheepvaartmuseum naar een openlucht concert van het Symfonisch blaasorkest uit Spijkenisse. We zijn een uur lang de enige luiste-

raars. Bijzonder goeie en enthousiaste musici. Levende muziek: daar kan toch geen DVD of wat dan ook tegenop. Een prima eerste klarinettiste trouwens. Leuk koppie had ze ook.

Als je in de buurt komt: ook dat Scheepvaartmuseum zelf is de moeite meer dan waard, vooral het buitengebeuren en de loods met allerlei antieke machines. Ben je zo maar een paar uur mee zoet. Kan je vrouw intussen naar de Bijenkorf.....

10 Maandag 12 juni 2006.

Zonnig, warm weer. Roos duikt de stad weer in, ik blijf aan boord en maak ship shape. Boot rondom in de "oude lakens" gezet want het is bloedheet. Binnen is 't niet te harden, zo warm. Het begin van twee hittegolven leren we later als we weer thuis gevaren zijn. Daarna fotograferend door Dordt gezwoven.

Trommels en mooie blote meiden. Een nieuw soort vermaak: er lopen drie of vier groepen rond die "muziek" maken en er bij dansen. Die muziek is uitsluitend slagwerk, maar dat is dan ook van grote kwaliteit: opzweepende, prachtige ritmes en als er gedanst [nou ja, dansen, met je kontje draaien....] dan doen dat een stuk of acht bloedmooie Surinaamse meiden, die wel grote veren dragen maar verder appetijtelijk weinig om 't fraaie lijf hebben. Tja, kom nou, zo oud ben ik nou ook weer niet.... Het klinkt allemaal enthousiast, het is levendig, we genieten van dit eenvoudige, maar oh zo uitbundige zomerse feest. Nog laat in de kuip gezeten.



.....muziek en mooie meiden in Dordt

11 Dinsdag 13 juni 2006.

Dag Dordrecht; we duiken de Biesbos in en stoppen er na krap 2½ uur al weer mee. Ik let weer eens een keer niet goed op en mis na het uitvaren uit de Ottersluis de aanloop naar de Spiersluis, die er nota bene bijna tegenover ligt. Dat wordt dus 10 minuten terugvaren. De bemanning is zo verstandig geen commentaar te leveren. En ach ja, er is ook zoveel te zien en te genieten onderweg.



..... rustig plekkie in de Biesbosch

Nakend te water. Afgemeerd op een rustig plekkie ergens in de Brabantse Biesbosch. Geen flauw idee waar we precies liggen. Het is warm, zeer warm; binnen meer dan 30° C! De 'zonwering' gaat er weer om heen en twee grote parasols in 't gras. En dan maar zo weinig mogelijk bewegen.... De lucht van gier, gonzende, dikke bromvliegen, loslopende paarden voor de boot, en stilte.... Rust, rust.

Roos duikt een keer of vier spiermaakt het water in; daar zit ze niet mee. Ik lees "Een reis door Nederland in 1877." Nog laat buiten gezeten.

12 Woensdag 14 juni 2006.

Van de Biesbosch naar Tilburg.

Een natte dag en een rare dag. Eerst loop ik in de Biesbosch in het 'gat van de Kleinen' aan de grond. Even in paniek, volstrekt overbodig uiteraard, want er komt altijd wel iemand die je er weer van af sjort. Maar vandaag zien we niemand –nog geen kip– dus sleur ik de bak met veel geweld achteruit uit de bagger en het veen. Mijn gebrekkige oriëntatievermogen speelde me weer eens parten.

Geertruidenberg: dubbel nix. Via de Amer en de Bergse Maas naar Geertruidenberg; daar zouden ze een mooie passantenhaven hebben. Nou, mooi.... Ja, een prima aangelegde voorziening voor max. 6/7 flinke boten. Beschut en goede aanleg. Maar helaas:

kelijke lectuur van een opmerkelijke auteur. 130 Jaar terug kijken in de tijd. Toen was mijn opa 20 jaar....

's Avonds ren ik een uurtje door een groot park annex bos. Ben helemaal total loss van moeheid en de hitte. 'n Slopende training met dit weer.

En ik klets nog wat met een Engels echtpaar, dat met de dood in de schoenen uit België naar hier is gevaren in een oude, mooie beurtvaarder. "Zulke grote schepen, mijnheer, zo groot, zo groot...". Ze hadden het over schepen die in Tilburg lagen, plm. 50-60 meter schat ik. Hadden ze op die smalle Engelse kanalen nog nooit gezien. Zal wat worden als ze de echte grote jongens van 110 meter of meer tegenkomen; krijgen ze ter plekke een hartverzakking.

16 Zondag 18 juni 2006. Tilburg.

Een bonk herrie voor veel geld. 's Middags naar het jaarlijkse Tilburgse festival "Mundial", een grote kermisachtige vertoning met allerlei muziekgroepen uit verre landen –al dan niet echt of nep- en vreettentjes en liefdadigheidsclubs. Een enorme bak takkenherrie, sorry: muziek. Niks aan, vinden we. Dus pakken we de fiets en gaan een stukkie rijden.

17 Maandag 19 juni 2006. De Efteling.

Kinderlijk plezier en doodsangst. Vroeg op vandaag want we gaan met de bus naar de Efteling. Roos wil dat graag dus wil ik dat ook een heel klein beetje graag. Maar het viel me mee. Niet druk. Mooi weer. Altijd gedaan met kinderen en kleinkinderen, nu als opa en oma weer samen. We hebben –verdraaid als 't niet waar is – nog veel plezier ook.

Een bijzonder angstwekkende ervaring in de "Vogel Rock": een achtbaan in het donker. Maar dat ontdekten we pas toen we in het hartstikke donker in de afgrond stortten. Een ontzettend angstige ervaring. Je verstand weet dan wel dat het goed gaat, maar toch... Dat dus nooit meer.

Maar we hebben ons best gemuseerd.

18 Dinsdag 20 juni 2006. Dagje Wilhelminakanaal.

5 Dagen in Tilburg gelegen en 't is genoeg geweest. De havenmeester is vandaag een meissie van de gemeente en weer gaat het allervriendelijkst en perfect. Ze heeft zelfs een fietsmandje voorop met een handpomp om vuil water [?] over te kunnen pompen Om 10 uur gaan de lijnen los en om kwart over twaalf maken we weer vast op km 45 van het kanaal. Eén

van de weinige plekken waar dat kan. Mooie rustige plek. Beetje winderig, niet koud. 'n Echte rustdag.



..... rustig plekje langs het Wilhelminakanaal

Woensdag 21 juni 2006. Naar Veghel.

Vandaag begint de zomer, dus regent het en de temperatuur komt niet boven de 16° C; kwakkelweer. We vervolgen de lange, kaarsrechte tocht door het Wilhelminakanaal. Gekke ervaring: we worden opgelopen door een vrij snel varende vrachtschip. Als ik ter hoogte van zijn achterschip lig begint onze boot plotseling in dezelfde snelheid mee te lopen; we worden finaal mee gezogen. Ik neem gas terug maar levert in eerste aanleg niets op. De schipper naast me heeft kennelijk ook iets in de gaten en geeft een dreun met zijn hoorn. Pas als ik achteruit sla raak ik uit de zuiging. Het kanaal was ter plaatse overigens niet al te breed, dat is waarschijnlijk oorzaak en gevolg. Was toch even een spannend momentje.

Op de splitsing met de Zuid Willemsvaart draaien we bakboord uit richting den Bosch. Ook hier weer dezelfde vlotte brugbediening op afstand; de zegeningen van het digitale tijdperk. Ik hoorde dat alle bediening in deze hele regio via één centrale zou lopen [omstreeks september 2006 gerealiseerd].

In de eerste de beste sluis sta ik weer een partijtje te klungelen als een ras-amateur. Er zijn van die dagen 't Was trouwens een rotsluis, zoals nog een paar in dat stuk kanaal. Direct na het invaren moet je eerst een haakse schuiver naar SB of BB maken, dan weer terug draaien om een beetje gestrekt aan de muur re komen. Voor de beroeps zijn er in-

vrijwel geen voorzieningen en de winkels op grote afstand. Een somber ogende, benauwende plek, ook dat nog. € 1,02 per m¹, en of je dat maar op hun bankrekening wilt storten als de havenmeester er niet is. Die is er niet.

Afijn, 10 minuten later varen we weer richting Wilhelminakanaal. Op naar Tilburg. Het regent niet, nee: het dondert met van die hele grote bakken naar beneden. Een lang, saai kanaal, niks te zien, nauwelijks verkeer. En die verdraaide regen maakt me ook al niet erg vrolijk. Twee sluizen en één dubbelsluis, die vlot worden gedraaid. We worden drijf-door-nat. Roos die voorop staat, lacht wel, maar is niet echt blij, vrees ik.

Wilhelminakanaal en 21 bruggen. Dat Wilhelminakanaal is vooral vlak vóór Tilburg vergeven van de bruggen, op de kaart tel ik er al 21. Maar de afstandsbedienaars achter hun computertjes doen hier hun werk perfect. Je hoeft nauwelijks te wachten: als je er aan komt varen gaat het licht al op groen; vaak hoeft je niet eens gas terug te nemen. Plotseling worden bruggen zelfs leuk. Dat Wilhelminakanaal saai? "Welnee", roep ik na een poosje, "hartstikke geinig, hoor". Mijn liefste schudt maar eens met haar hoofd. We zijn krap een minuut te laat voor de allerlaatste brug voor Tilburg. En het regent, regent, regent of het nooit meer op zal houden. Nou ja, wat dan nog...

13 Donderdag 15 juni 2006. Tilburg.

Kijk, zo hoort het! 's Avonds komt de havenmeester annex brugwachter ons bezoeken. Buitengewoon beleefd en vriendelijk, service tot in de perfectie. Accommodatie dik in orde. Je krijgt een z.g. SEP-sleutel [een geel V-vormig 'computer'-blokje], waarmee je je toegang kunt verschaffen tot de toiletten, douches, elektra, vuilcontainer, watertappunten enz. Zie zo'n ding voor het eerst van mijn leven. Er zit een tegoed op dat je kunt gebruiken en aanvullen in het voorzieningengebouw in de naastgelegen flat. Bij vertrek wordt alles verrekend. Je krijgt meer info dan je kunt onthouden; hij wil ook echt alles vertellen. Ze doen echt hun best voor je. Je wordt er bijna verlegen van. Prima voor elkaar hoor, in Tilburg.

De dag brengen we door in het centrum, en natuurlijk verdwaal ik weer 's. Tilburg is een grote stad met uitgebreide grote-stads-voorzieningen op ca. 10 minuten lopen van de haven.

14 Vrijdag 14 juni 2006. Tilburg.

Tilburg dag. Roos vertoeft op haar eentje in het Centrum, ik snap niet wat ze daar zoekt. Zelf maak ik een forse wandeling en zwerf door de hele stad heen.

15 Zaterdag 17 juni 2006. Tilburg.

Heet. Tilburg heeft een schriftmuseum: Scription. Je kunt er de ontwikkeling van het schrift tot en met onze computertijd volgen. Aardig detail: je kunt er ook zien hoe kroontjespennen werden gemaakt. Daar heb ik nog mee leren schrijven: dun op, dik neer.

Ook het allereerste beeldschrift van o.m. de Assyriërs en Egyptenaren komt aan bod. Voor mij extra interessant omdat ik ooit samen met een egyptoloog een schitterende uitgave over een echte papyrus [de papyrus Ebers²⁾] heb gemaakt, d.w.z. die prof deed dat, ik mocht meekijken en uitvoeren. Hij had die echte –èn uiteraard volstrekt onbetaalbare!- papyrus gewoon in een lange kist onder zijn bed liggen..... Ik ben er een paar uur zoet mee. Er staan me daar ook een zootje antieke computers. Hartstikke interessant omdat we dat allemaal zelf hebben meege maakt. Die eerste computers lijken nu al 100 jaar geleden. Confrontatie met de onvoorstelbare versneling in de ontwikkeling van de digitale techniek.



.....kruikenzeiker Tilburg

De hitte jaagt me 's middags weer terug naar de boot. In de schaduw, heel stil zittend, lees ik verder in de Engelse reis door Nederland in 1877. Opmer-

8° Lustrumfeest

Beste Doerakclubleden,

Zoals u op de najaarsvergadering 2006 hebt kunnen vernemen is het onze bedoeling om gedurende de zomervakantie 2008 het 40 jarig bestaan van onze Doerakclub In Biesbosch van uit Jachthaven Vissershag te Hank op de volgende data te vieren

Donderdag 31 juli 2008 t/m zondag 4 augustus 2008

Gedurende deze dagen zullen er meerdere activiteiten met & zonder boot, gezamenlijk of op eigen initiatief georganiseerd worden. Hoewel de vereniging ook bij zal dragen aan de te verwachten kosten, zal een bijdrage per deelnemer ook noodzakelijk zijn. Nadere informatie daaromtrent volgt nog.

Hoewel wij hopen, dat 80+ boten met bemanning aan dit feest zullen deelnemen, zou de lustrumcommissie 2008 in verband met de te plannen activiteiten gaarne enig inzicht verkrijgen in het te verwachte aantal deelnemers. Wij verzoeken u dan ook u voorlopig in te schrijven d.m.v. onderstaand formulier naar het daarop genoemde adres te verzenden of in te leveren op de a.s. voorjaarsvergadering. U kunt ook inschrijven per e-mail naar jenjvansoest@casema.nl

Wij hopen, dat u in grote getale aan dit meerdaagse lustrumfeest zult deelnemen en zien uw "voorlopige" inschrijving d.m.v. bijgaand inschrijvingsformulier gaarne tegemoet.

Met Doerakgroeten,

Namens de Lustrumcommissie 2008
Jacqueline van Soest

Voorlopige Inschrijving Lustrumfeest 2008

Ondergetekende bevestigt hierbij voorlopig zijn/haar deelname aan het lustrumfeest 2008:

Aantal Deelnemers (vanaf 13 jaar) :

Aantal Deelnemers (tot 13 jaar) :

Zal waarschijnlijk aanwezig zijn: Alle dagen : Ja/Nee

Is beschikbaar als "organisatieassistent": Ja/Nee

Naam Deelnemer:

Adres: Postcode & Plaats

E-mail adres:

Boot type: Boot lengte:

Plaats: Datum: Handtekening:

N.b.

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

J. van Soest
Kon. Julianastraat 9
3991 DJ Houten
Tel: 030-6372270

Maar de St. Jan blijft natuurlijk bijzonder, dat staat op het plein voor de Hema staat in de middag een man te preken. Hij smijt met een zeer ver doordringende stem allerlei godsdienstige kreten, bezweringen en bedreigingen in het rond. Hij weet letterlijk van geen ophouden, hij gaat maar door. Daarbij strekt ie steeds zijn hand op een bepaalde manier uit. Niemand, maar dan ook letterlijk niemand regeert op hem. Alsof ie er helemaal niet staat. Een krankzinnig gezicht.

De volgende dag staat er een Surinaamse juf-trouw op dezelfde manier op dezelfde plek het geloof in Jezus en de hel enzovoorts uit te schreeuwen. Ook dan reageert letterlijk niemand; geen mens.

's Avonds maken we een VVV stadswandeling, niet echt verbaazingwekkend, maar wel aardig. Via het station kom je ook in de z.g. "paleiswijk", een gloednieuwe buurt, waar ook het paleis van justitie ligt. Modern, ruim opgezet, sommige nogal doods en saai, maar ook boeiende woonarchitectuur van een Engelse architect. Zou ik er willen wonen? Nee dus.

Ik realiseer me dat we vandaag al 21 dagen op pad zijn. En hoever zijn we dan wel gekomen? Helemaal in Den Bosch.....! We reizen wat ar.....

22

Zaterdag 24 juni 2006. Den Bosch.

Roos vertrekt om 11.00 h stadwaarts. Ik duk in de motorruimte om het vet dat uit het galan is geperst op de ruimen. Een smerig karwei op een bar moeilij-ke plek. Het ergste krijg ik met veel moeite weg. 's Middags naar de z.g. "Bouwoods" van de St. Jan, een soort museum over de restauraties door de eeuwen heen. Een oude gids van 79 jaar heb ik voor mij alleen en dat wordt dus een interessante middag. Ik leer weer een hoop en tot mijn verrassing blijken we over dit onderwerp elkaar aan te vullen.

En om vier uur luister ik naar een orgelconcert in de St. Jan; ik vind er niks aan. Die zware kerkorgels zijn mijn vrienden niet, ontdek ik weereens. 'Té pompeus. Dan was de harmonie "Gloriosa" die buiten op een winkelplein speelde heel wat plezieriger. Vandaag is trouwens een feestelijke zaterdag in den Bosch; St. Jansdag [laatste zaterdag in juni]; overal muziek- en andere [o.m. dans] uitvoeringen van amateur artiesten en semi-profs. Een uiterst plezierige ambiance: loeidruk en gezellig.

Een zonnige, feestelijke dag.

(dit is het eerste deel van het verslag, het tweede en laatste deel wordt in het najaarsnummer gepubliceerd)

middels dan ook grote afmeerpalen geslagen zodat zij rechtdoor kunnen invaren en aanleggen. Wat zal die beroepsaart vroeger geketterd hebben.

Alijn, de rest van de rit gaat 't gelukkig allemaal prima en leg ik weer perfect aan: moeilijke inwaarthoek, goed mikkelen en heel rustig keurig zachtjes tegen de muur, lijnige precies op tijd om de bolder; wat ben ik weer goed, jongens!

Om 14.15 h besluiten we in Veghel te stoppen. In 't dorp op ± 10 minuten lopen een behoorlijk winkelcentrum; er zit ook een uitstekende visboer. Ze hebben daar echt verstand van vis klaarmaken.

's Avonds anderhalf uur hard gelopen. Ging als een natte krant. Opa wordt oud en gammel en nog wat van dat ongerief. En die jonge meiden kijken ook al niet meer om als ik -borst voortuit, buik in- voorbij hol.... Hoe dat nou komt snap ik ook niet.

20

Donderdag 22 juni 2006.

Van Veghel naar den Bosch.

Door naar den Bosch. Het wordt eentonig, maar ook nu draaien bruggen en sluisen in de hele Zuid Willemsvaart weer zéér vlot. Zelfs voor de laatste sluis en brug in den Bosch hoeven we nauwelijks te wachten. We karten in één makkelijke ruk dwars door den Bosch heen. Leuk varen is dat hier. Afgemeerd aan de binnensteigers van WV "De Waterpoort" in de Donge, een alleszins bevredigende accommodatie. Alleen voor wo's en douches [in het havenkantoor aan de openbare weg] moet je een eindje tippelen. Echte hoge nood is dan wel lastig.

We maken een verkenningstrondje en gaan nog even langs bij de bizarre schilder Jeroen Bosch [1450-1516] die nog steeds op de markt op mijn staat te wachten. Zijn woonhuis is er ook nog: Hinthamerstraat 175.

De vet-kniepomp [heet dat ding zo?] weigert weer eens dienst. Hoe komt dat toch? Heeft iedereen dat nou of doe ik iets verkeerd? En wat dan?

21

Vrijdag 23 juni 2006. Den Bosch.

De ochtend is vandaag een lees-ochtend. Roos verhuist daarna op haar eenijde weer naar het centrum. Ik hobbel 's middags naar de stad en duk de St. Jan in. Er wordt juist een braaf en zeer Rooms huwelijks ingezegend tussen twee ontzettend lange mensen. Als ze de kerk uitgaan blijkt de hele familie uit twee meter lengtes opgebouwd. Een bijzondere gewaarwording als je zelf maar ± 1,65 m kabouter-groot bent.

Renovatie Doerak 780 AK 'Dushi'.

Dick Oosterbaan vertelt hoe hij zijn Doerak 780 AK heeft gerenoveerd.

Als trotse eigenaar van een Doerak type 780 AK, bouwjaar 1977 met bouwnummer 345, 'Dushi', die zijn schip regelmatig bijhoud, kreeg ik toch last van roestplekken op het dek en de opbouw.

Soms had ik het idee dat de roest als paddestoelen maar groeide, bij ProAqua hebben ze het dan ook over "Doerakitis" voor de plekken en blaasjes die ontstaan vanwege de chemische reactie wanneer er zuurstof onder de verzinkte staalplaten.

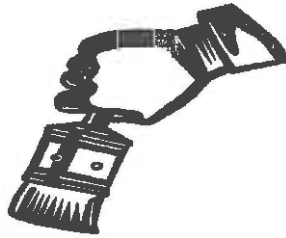
Daarom vroeg ik advies aan Herman Veenstra van ProAqua en die mij uitlegde dat wanneer je definitief wilt afrekenen met roest, je het schip moet laten zandstralen ofwel gritstralen en daarna het schip boven en beneden de waterlijn moet (laten) behandelen met twee componenten lak.

Bij ProAqua doen ze dat bijvoorbeeld met producten van De IJssel Coatings BV, omdat ze dit ook met hun verhuurboten doen en daarmee ook voor de langere duur goede resultaten hebben geboekt.

De voor- en nadelen van tweecomponentverf op een rij:

1-component	2-componenten
1. Direct uit de bus te gebruiken.	1. Het gemengd overblijft, is verloren, dus altijd de juiste hoeveelheid aannemen.
2. Minder krassuis.	2. Grotere krassuis.
3. Kortere glanshoud.	3. Langer glanshoud.
4. Repareren of overschilderen zowel op een- als tweecomponenten ondergrond.	4. Repareren of overschilderen uitsluitend op tweecomponenten ondergrond.
5. Voor goede hechting op woodcore en polyster is meestal een primer nodig.	5. Direct aanbrengen op woodcore en polyster is mogelijk.
6. Gemistiger in prijs per liter.	6. Duurder per liter.
7. Rendement lager per vierkante meter.	7. Rendement hoger per vierkante meter.
8. Vaagt meer en sneller om onderhoud.	8. Langere onderhoudstermijnen.
9. Moet langer uitdalen voordat geschikt kan worden.	9. Kan meestal na een dag geschikt worden.
10. Stelt minder hoge eisen aan de omstandigheden en de schilder.	10. Stelt hogere eisen aan omstandigheden en de schilder.

Bron: www.De-IJssel-Coatings.nl

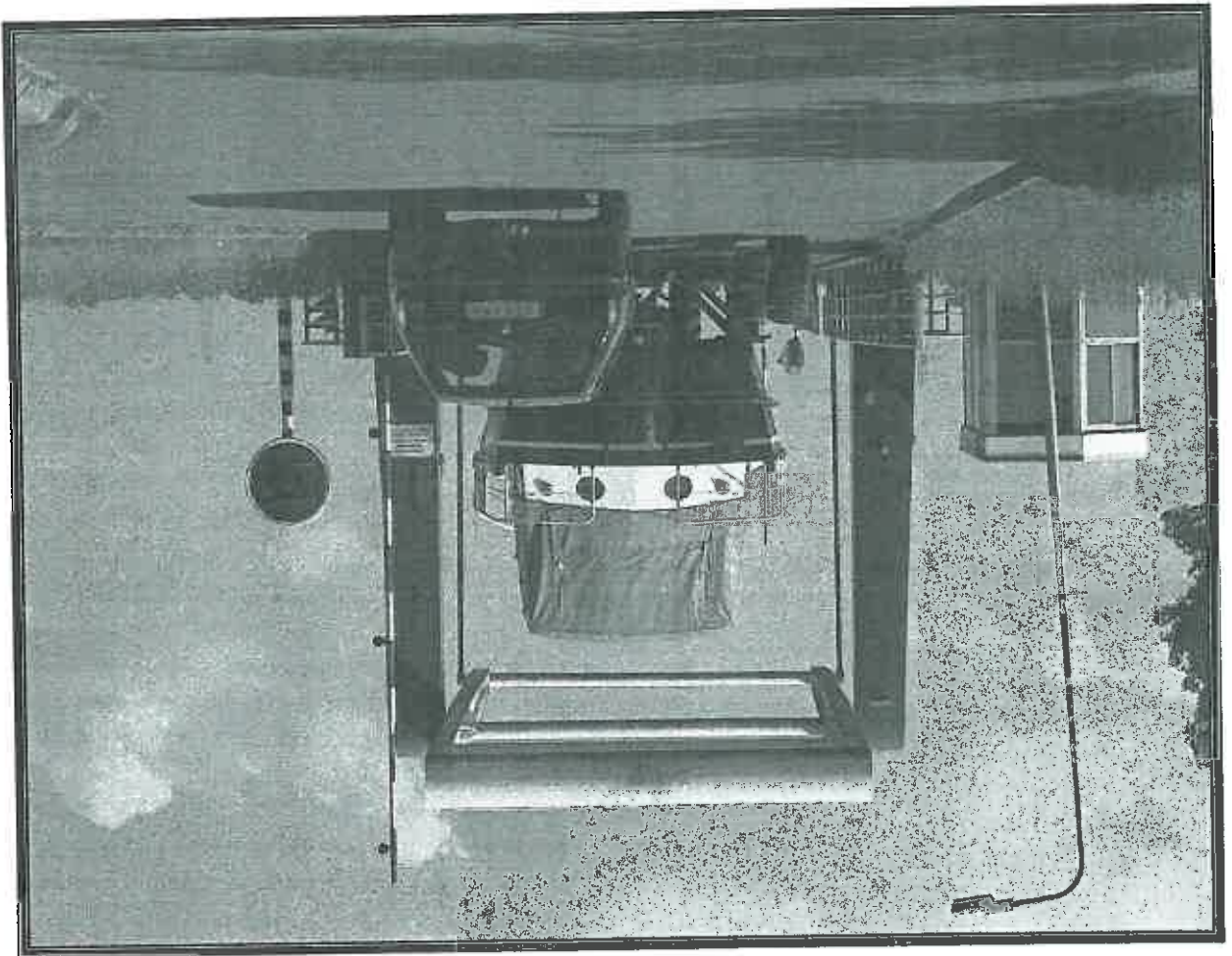


Terug in Meppel werden meteen de oude ruiten verwijderd en werden er mallen gemaakt voor nieuwe aluminium ramen zodat deze in de fabriek precies op maat gemaakt konden worden. De roest die in de loop der jaren ook onder de rubbers van de ramen was ontstaan, werd weggeschuurd en verder behandeld met Nelfapox.

Na een paar weken kon mijn Doerak in Zwartsluis weer worden opgehaald en omdat ze bij ProAqua de ramen vanwege het stof van het gritten bewust in de rubbers hadden laten zitten, was mijn schip helemaal met een beschermende laag dicht gespoten en kreeg het de toepasselijke bijnaam "onderzeet".

Daar is het hele schip gestraald en is voor de boven- en onderkant in totaal 30 liter Nelfapox met de spuit aangebracht en zo was de onder water bescherming alvast op orde. Ook de gasbun werd bij deze behandeling niet vergeten.

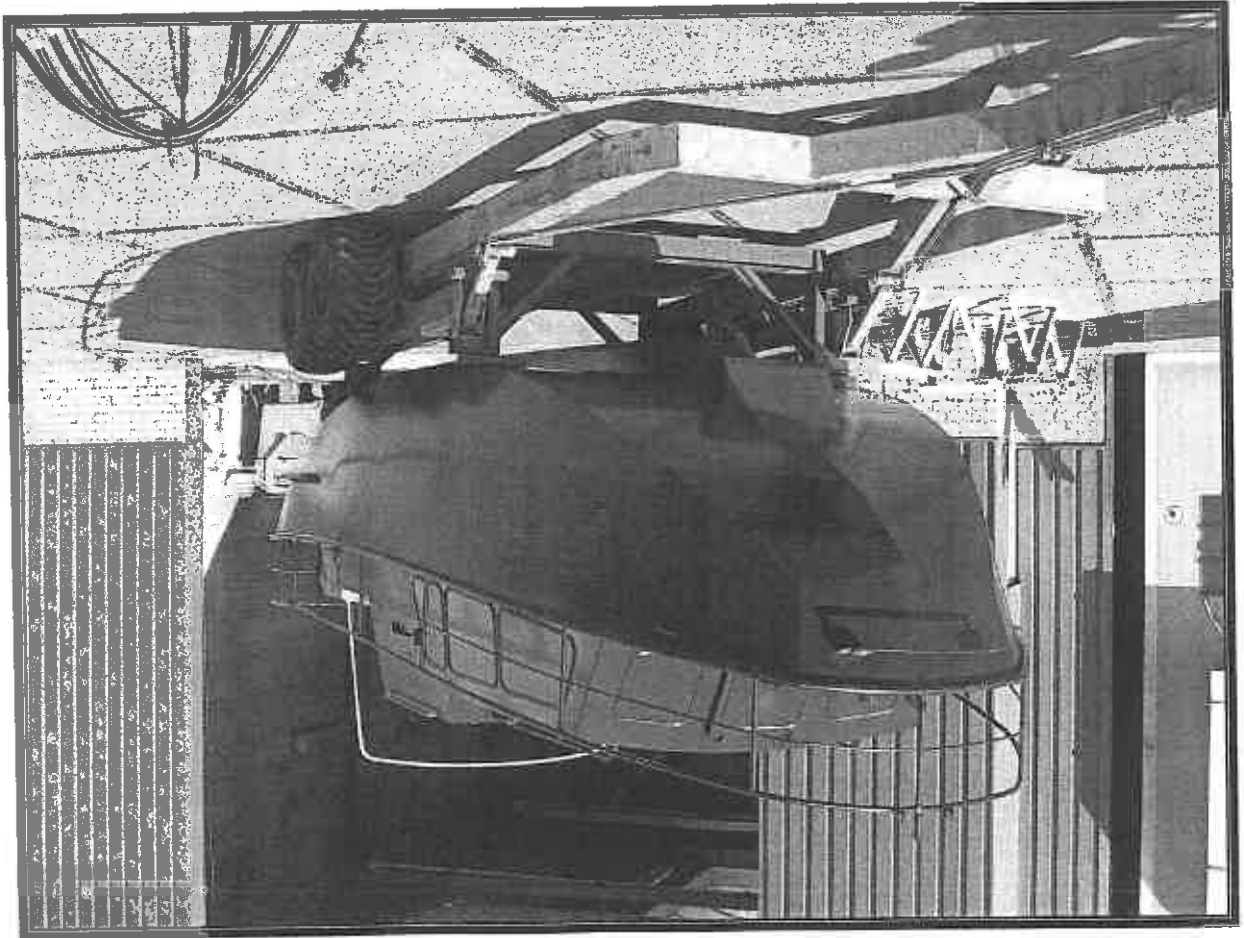
..... "Dushi" op weg naar Zwartsluis



Dus in het begin van de zomer 2006 werd mijn Doerak door ProAqua met een tractor met oplegger over de weg vervoerd van Meppel naar Zwartsluis, waar de firma B. van Benthem is gevestigd en waar de eigenaar zelf deze werkzaamheden nauwkeurig uitvoert.

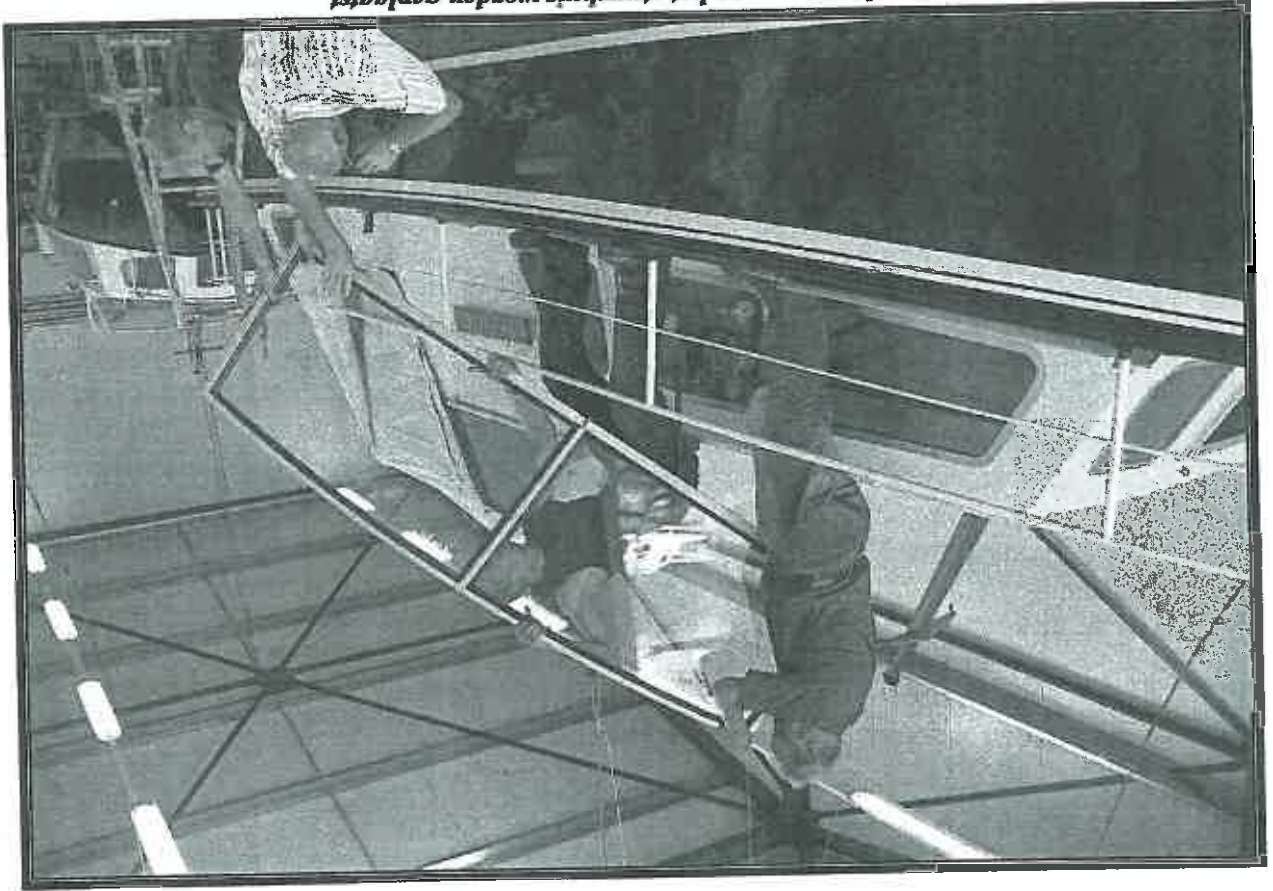
De overgang van het dek naar de romp die bij een Doerak normaal halfoopen is, werd meteen dicht gemaakt en verder werden gaten in de railing dicht gelast en geplamuurd. Ondertussen werden de roestvrij stalen (rvs) ramen van het stuurhuis op maat gemaakt, zodat de bestaande zomer- en wintertent gebruikt kan blijven worden. Deze rvs-ramen zijn een eigen ontwerp van ProAqua. De constructie is zodanig dat, in tegenstelling tot andere oplossingen, de zijramen blijven scharnieren op de huidige handgreep. De handgreep blijft dus bestaan, wat de veiligheid ten goede komt. Aan de voorzijde worden de originele scharnieren vervangen door rvs-scharnier-lippen waardoor roestvorming tot het verleden behoort. Ter voorkoming van lekkage door regen en wind, valt het zijraam gedeeltelijk over het voorraam waardoor een degelijke afsluiting wordt verkregen. Ook valt de rand van het voorraam over de bestaande lijst heen, waardoor het invateren via de voorkant ook opgelost is. Om ook de roestvorming bij het openslaande raam van de voorkajuit te voorkomen, werd daar een roestvrij stalen scharnier geplaatst en werd ook onder de mast een mastplaat van rvs-staal bevestigd. Daarna kwam de afwerking van mijn Doerak met Double Coat van De IJssel in de oorspronkelijke Doerak kleuren voor de romp: donkerblauw 32791 (Sikkens S 2.20.15) en voor de opbouw: wit 30013 (Sikkens G4 07.80) en voor het dek: HS IJzerglimmer STL.

..... de onderzeet



Verfabriek De IJssel geeft op hun website: www.de-ijssel-coatings.nl voor het aflakken zes praktische tips:

1. **Voorom zakers.**
Breng de verf zo gelijkmatig mogelijk aan door de verf snel op te zetten en goed te verdelen.
2. **Van gangboord naar kiel.** Zakers voorkomen en straker werk leveren: strijk met de laatste strek altijd van boven naar beneden.
3. **Kwast of roller.**
Die keuze is een kwestie van persoonlijke voorkeuren, ervaring, goede omstandigheden en vlot werken zijn voor een mooi eindresultaat doorslaggevend.
4. **Ideale omstandigheden.** Werk het liefst in een loods zonder tocht en in elk geval niet in direct zonlicht of met wind. Waar het om gaat, is dat de verf goed kan uitvloeten voordat het oplosmiddel is verdamp. Schilder niet vroeg in de ochtend op laat in de middag om kans op condensatie te voorkomen.
5. **Fijner schuren.**
Wie streeft naar hoogglans moet de voorlaatste laag niet grover schuren dan met korrel 320. En in de grondlagen nooit meer dan één stap overslaan van grof naar fijn, volg de schuurladder: 80 - 120 - 180 - 240 - 320.
6. **Strak resultaat.**
De zorgzame schilder die elke vierkante centimeter onnodig vaak raakt met kwast of roller, eindigt meestal met een minder strak resultaat. Vlot werken en niet te lang doorstrijken is het geheim van de smid, maar dat vereist zowel ervaring als lef.

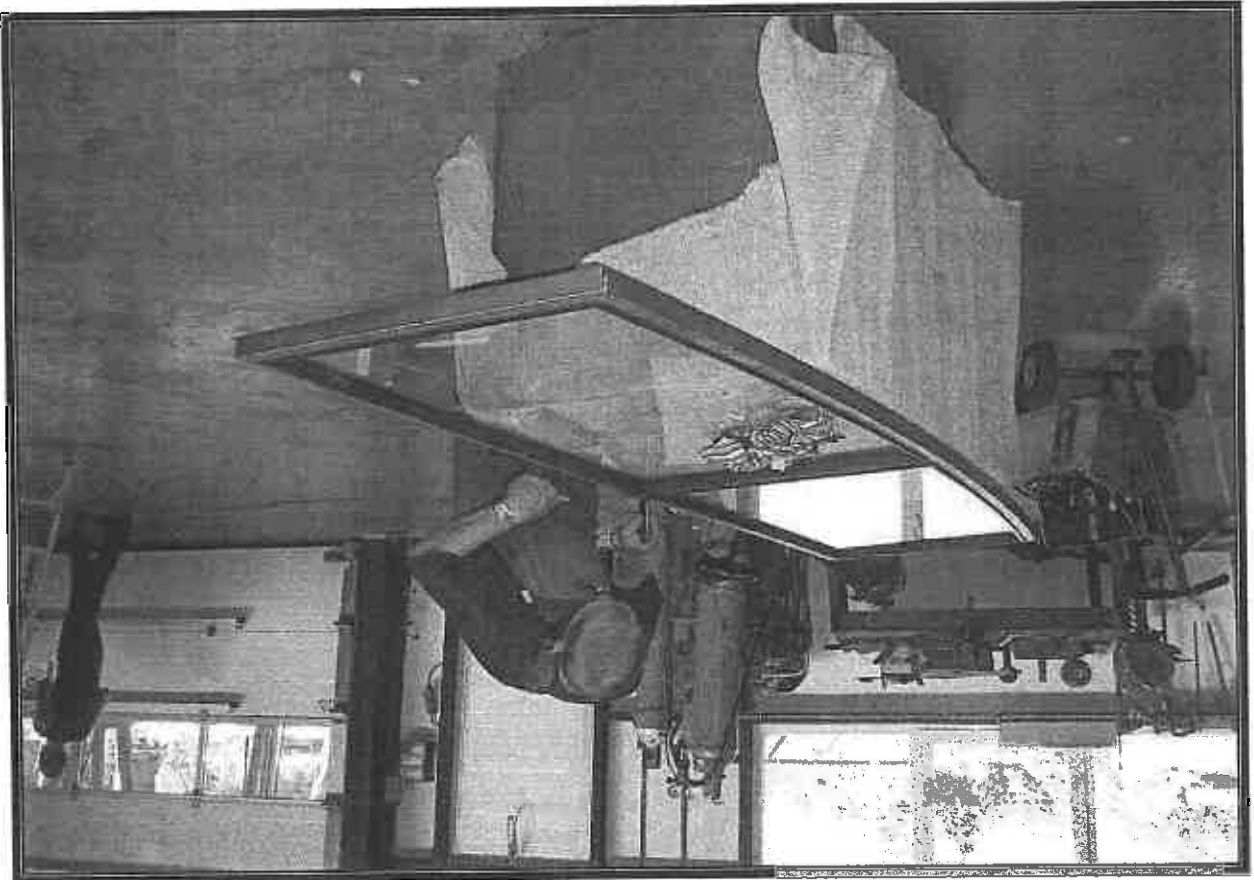


..... de ramen van het stuurhuis worden geplaatst

..... de "finishing touch" en hij is een tevreden mens



..... en nog eens gecontroleerd



Dick Oosterbaan, Amsterdam.

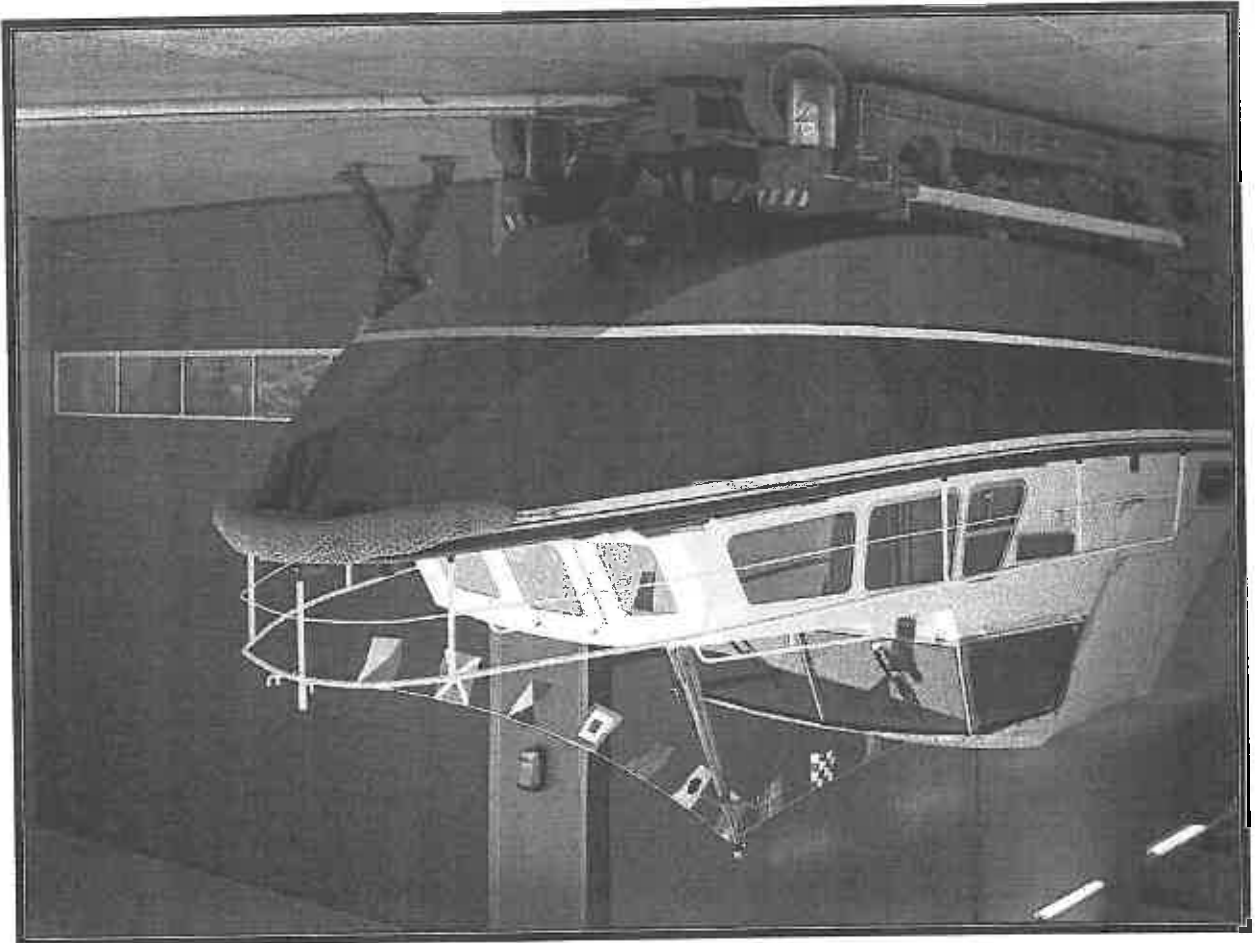
Bovendien houd ik door deze ingreep een cultureel-historisch bedrijfsmonumentje van de Elsta-wert weer voor een aantal jaren in de vaart.

Als je de kosten van deze forse ingreep uitspreidt over enkele jaren, dan zijn de onderhoudskosten van mijn Doerak te overzien.

Plezierig in het dagelijks gebruik is, dat ik de neerklapbare ramen van het stuurhuis weer kan gebruiken om zo onder lage bruggen door te varen of bij warm weer van de wind en een vrij uitzicht te genieten.

Als de vooruitzichten kloppen is mijn Doerak 780AK nu weer voor enkele jaren vrij van roest en onderhoudsarm en op deze manier is mijn 'Dushi' --na bijna 30 jaar-- weer aan een nieuw leven begonnen.

..... "Dushi" weer mooier dan nieuw



Het resultaat van deze renovatie is te zien op de volgende foto.

Het moest er toch maar eens van komen. De Middelseerute varen bedoel ik.

De ergste hitte (de thermometer wees 34 graden Celsius in de schaduw aan) was zo'n beetje voorbij, zodat het verantwoord was weer eens wat cultuur te snuiven.

Vanaf de Houkesloot in Sneek manoeuvreerden we door de 4,5 meter brede sinds 2004 openstaande sluis de Zwette op richting Leeuwarden. Langs uitgestrekte weidgebieden met mooie zwartbonte koeien. Af en toe zagen we in de verte terpen met karakteristieke kerken, terwyl zo links en rechts monumentale boerderijen in het landschap stonden te dromen.

Vredige rust, dat vind je hier in hartje Friesland. Dachten we.

Omdat er nog geen goede aanlegmogelijkheid langs de Zwette te bekennen was, voeren we na geruime tijd varen maar linksaf een nog pas uitgediept kanaaltje in, richting Mantgum. En, het moet gezegd, in Mantgum vonden we een professioneel aangelegd havenje, met voorzieningen voor elektra en drinkwater. Toilet en douche op enkele tientallen meters afstand in het dorpshuis. Mooi schoon zoals je het thuis zou willen hebben.

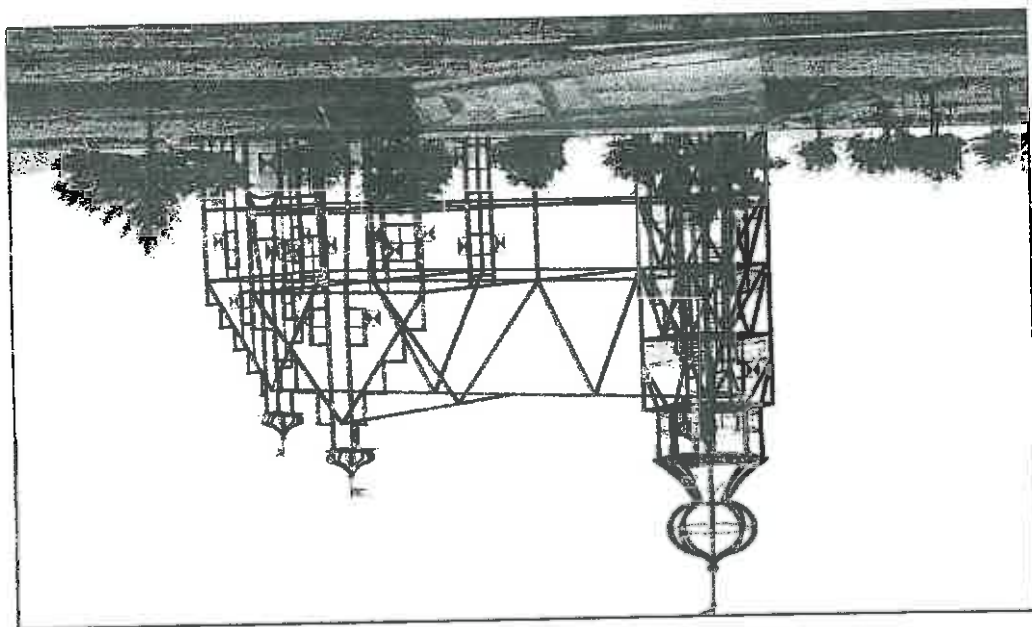
De ontvangst door havenmeester Gerrit Ernst was in de steer van: gezellig dat jullie eens bij ons op bezoek komen. We kregen van hem de sleutel van het dorpshuis, een brochure met fietsroutes en een bon voor twee verse broodjes in de plaatselijke Plus-supermarkt. Een uitstekende en breed gesorteerde supermarkt overigens, die gerund wordt door..... de havenmeester. Zo zie je maar weer: in Friesland heb je niet alleen vrijwillige brandweer, maar ook vrijwillige havenmeesters. Maar goed, Mantgum. Een van de weinige kleine Friese plaatsjes waar "rijke" huizen staan met mooie tuinen en fraaie hekkwerken. In de oude dorpskern waan je je in de 19^e eeuw. De kippen scharrelen nog op straat. Vroeger rentenierden hier de rijke boeren. En als je naar de nieuwbouw aan de rand van het dorp kijkt, trekken de huidige bewoners nu ook niet direct van de sociale dienst.

We hadden de fietsbrochure goed gelezen en besloten naar Wiuwert te fietsen. Want daar zijn mummies te bezichtigen. Hoef je niet helemaal naar Egypte, waar ze nog ingezwachteld zijn ook. De dag begon uitstekend: een - weliswaar waterig - zonnetje aan de hemel en prachtige fietspaden op de grond. Sommige langs de weg op de oude dijk van de vroegere Middelsee, andere kronkelend door de weilanden. Vind je nergens anders.

Onderweg een van de karakteristieke grote boerderijen aangedaan. Op de binnenplaats van boerderij De Molkenkelder in Easterwiertum wordt namelijk koffie met eigen gebakken taartpunt geserveerd. Als het niet voor de lijn was, zou je er twee van nemen. Aan de kerk in Wiuwert kun je aan de buitenkant niet zien dat ze een geheim in haar binnenste bergt. De mevrouw die ons ontving vertelde dat de kisten in de grafkelder de gemummificeerde overblijfselen van mensen uit de 17^e eeuw bevatten. De geleerden hebben uitgewonden dat enkele luchtigaten in die kelder verantwoordelijk zijn voor het op natuurlijke wijze uitdrogen van de lijken. Of - en dat vermoeden velen - zou er iets met de plek of de bodem zijn?

Zijn er bepaalde krachten, aardstralen of bodemgassen werkzaam? Sceptisch als we zijn over zulke fantasieën begonnen we lachend aan de afdaling in de crypte. Achteraf bezien hadden we dat niet moeten doen. Dat ongelovige guffelen bedoel ik. In de kelder was het stil. Een paar kleine lampjes straalden een schimmig licht uit. Maakt toch indruk die naakte ineengeschrompelde lijken, waar alles nog op en aan zit. Stilletjes kwamen we de kelder weer uit, groetten de vriendelijke mevrouw en kwamen buiten direct in een griezelige donderbui terecht. Onder een zwarte lucht, worstelend tegen striemende regen kwamen we weer bij onze Waltus aan. Maar de straf van de mummies ging nog verder. Luister en huiver. Zondag hadden we het stalen kasteel in Baers op ons fietsprogramma. Maar eerst een kijkje nemen bij de kunstenaar Hein Mader die aan de rand van Mantgum verschillende van glanzend roestvrij staal. Kijken kost niks en je ziet iets bijzonders.

De volgende dag maar verder varen. Even nog water tanken, maar dat viel tegen. Netjes 50 cent in de automaat gestopt, maar geen water. Draaien aan de kraan had een averechts effect: we hielden de halve kraan in onze hand. Bij nadere beschouwing zagen we allemaal kleine pufjes in het metaal. Het leek erop dat de een of andere onbeschaaide schipper met een waterpomptang ongeoorloofde experimenten had uitgevoerd. Of waren het indrukken van kleine 17^e eeuwse tandjes? We zijn maar gauw naar Leeuwarden gegaan.



Fluks de fietsen aan elkaar gebonden en... niet naar binnen. Want o, o! U moet namelijk weten dat we een kabelslot nemen we altijd *op slot* mee, want je zult de sleutel maar eens vergeten. Maar bij ons vertrek uit Winward hadden we het kabeltje inderhaast open in de tas gestopt. En ja, hoor, sleutelje altijd bij ons, maar vandaag even niet. En dat alles realiseerde ik me pas toen het slot klik zei. Nog een geluk dat ik het geheel niet ook om een paaltje had getrokken, wat we in de stad altijd wel doen. Nu konden we, Thea links en ik rechts, met de fietsen tussen ons in aan elkaar gekoppeld, gaan lopen. Zes kilometer. Op blote voeten in sandalen, want de wandelkistjes op de boot. Ondertussen begon het te regenen. Regenen? Hozen! En waaien. Verbeeldden we het ons, of zagen we onderlangs het geraamte van het kasteel een gedaante flitsen die een holle lach uitstootte?

Onderweg barstte ook nog een onweer los. Nog natillend van druunende donderklappen kwamen we na ruim een uur soppen weer in Mantgum aan.

Moesten we ook zien natuurlijk.

Fluks de fietsen aan elkaar gebonden en... niet naar binnen. Want o, o! U moet namelijk weten dat we een kabelslot nemen we altijd *op slot* mee, want je zult de sleutel maar eens vergeten. Maar bij ons vertrek uit Winward hadden we het kabeltje inderhaast open in de tas gestopt. En ja, hoor, sleutelje altijd bij ons, maar vandaag even niet. En dat alles realiseerde ik me pas toen het slot klik zei. Nog een geluk dat ik het geheel niet ook om een paaltje had getrokken, wat we in de stad altijd wel doen. Nu konden we, Thea links en ik rechts, met de fietsen tussen ons in aan elkaar gekoppeld, gaan lopen. Zes kilometer. Op blote voeten in sandalen, want de wandelkistjes op de boot. Ondertussen begon het te regenen. Regenen? Hozen! En waaien. Verbeeldden we het ons, of zagen we onderlangs het geraamte van het kasteel een gedaante flitsen die een holle lach uitstootte?

Onder een stralende zon fietsten we vrolijk via Jorwert (Geert Mak, inderdaad), Hilaard en Jellum naar Baers. Al in de verte zagen we het luchtkasteel, luchtspiegeling, of hoe je de opvallende constructie ook noemen wilt, opdoemen. Het is een replica van het in de 15^e eeuw gebouwde en in 1756 afgebroken kasteel Unia State. In 1998 werd het geheel weer volgens oude tekeningen opgetrokken, maar nu als skelet van stalen balken en buizen. Eromheen is een regelmatig wisselende beeldentoonstelling ingericht.

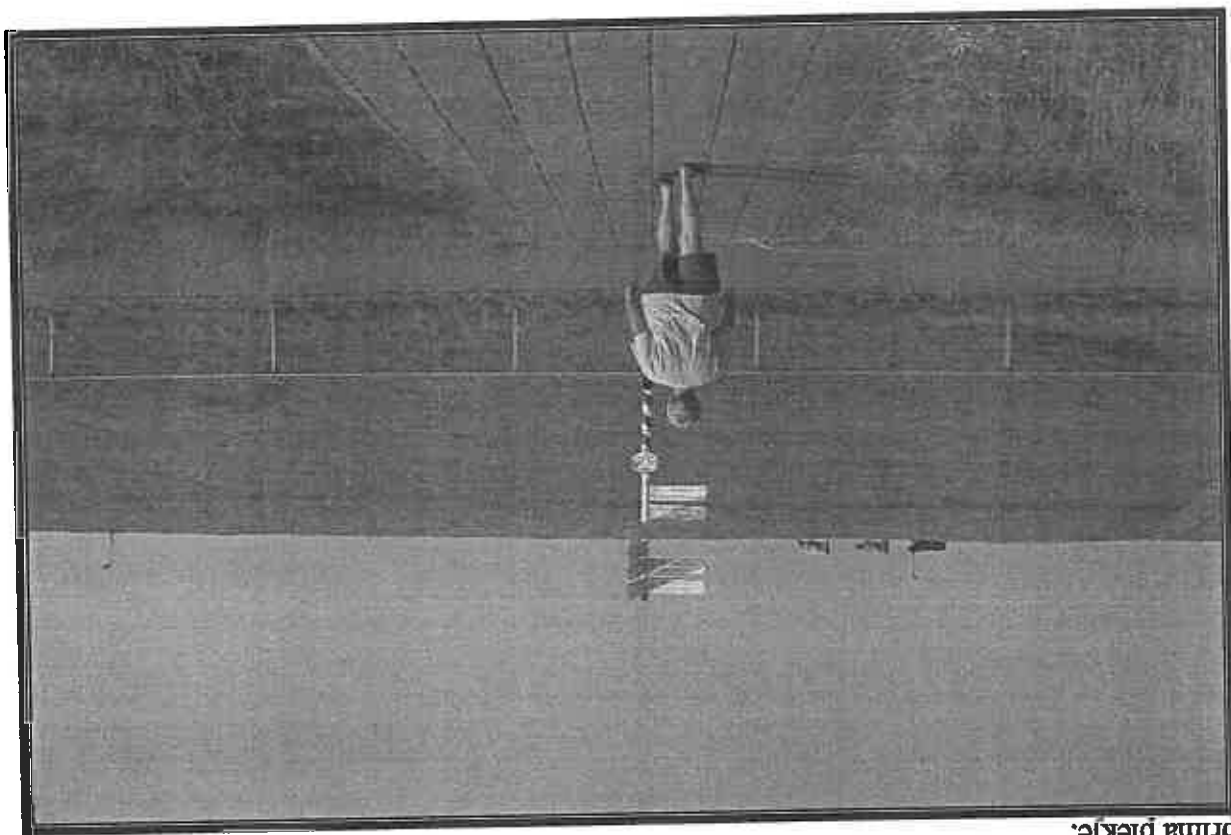
Ook dit is Friesland, dachten we. Niet alleen de blik op oneindig en - hoera - weer een boogje of steiger erbij, maar oorspronkelijk denkende geesten waaraan ideeen als deze ontspruiten. Niet iets waar je een halve dag naar kunt zitten staren, maar pats: een niet alledaagse speelse onderbreking van het vlakke landschap. Enfin, enkele tientallen meters ernaast staat een 13^e eeuwse kerk, waarin een tentoonstelling is ingericht over Staten en Stinsen in Friesland.

Het vervoeg van het verslag van Martien Klaassen van hun tocht in 2005.

Dinsdag 16 augustus.

We vertrekken om 9.30 uur uit Bernewoude en gaan richting Drachten. Via de Lijen, De Lits gaan we naar het Bergumer Meer. Als we de Stoppelzool opvaren (wat een naam) zien we een klein roeiboortje aan de kant liggen en de man geeft aan dat de motor het heeft begeven. Ze liggen al een tijdje op hulp te wachten, maar iedereen vaart maar door. Nou hebben wij zelf een keer pech gehad en dan weet je hoe fijn het is als er mensen zijn die willen helpen. Volgens mij hoorde helpen van medewaterporters vroeger ook tot goed "schippersgedrag". Jammer dat we blijkaar tegenwoordig alleen maar aan ons zelf kunnen denken. Nou snel een hijnje uitgooien en slepen maar. Na 2^e bruggen zetten we ze weer af, zij kunnen van daaruit verder. Het geeft ons een goed gevoel en het was nauwelijks moeite. Misschien toch iets om over na te denken en eventueel te handelen als je onderweg wat opmerkt. Ik hoop het van ganser harte, maar je leest er helaas te vaak over dat er niets gebeurt. Al gaat het alleen maar over elkaar begroeten, ook zoiets wat blijkaar te veel gevraagd is bij sommigen...jammer / triest vul maar in!

Het varen naar Lauwersoog duurt langer dan gepland, maar uiteindelijk vinden we toch een prima plekje.



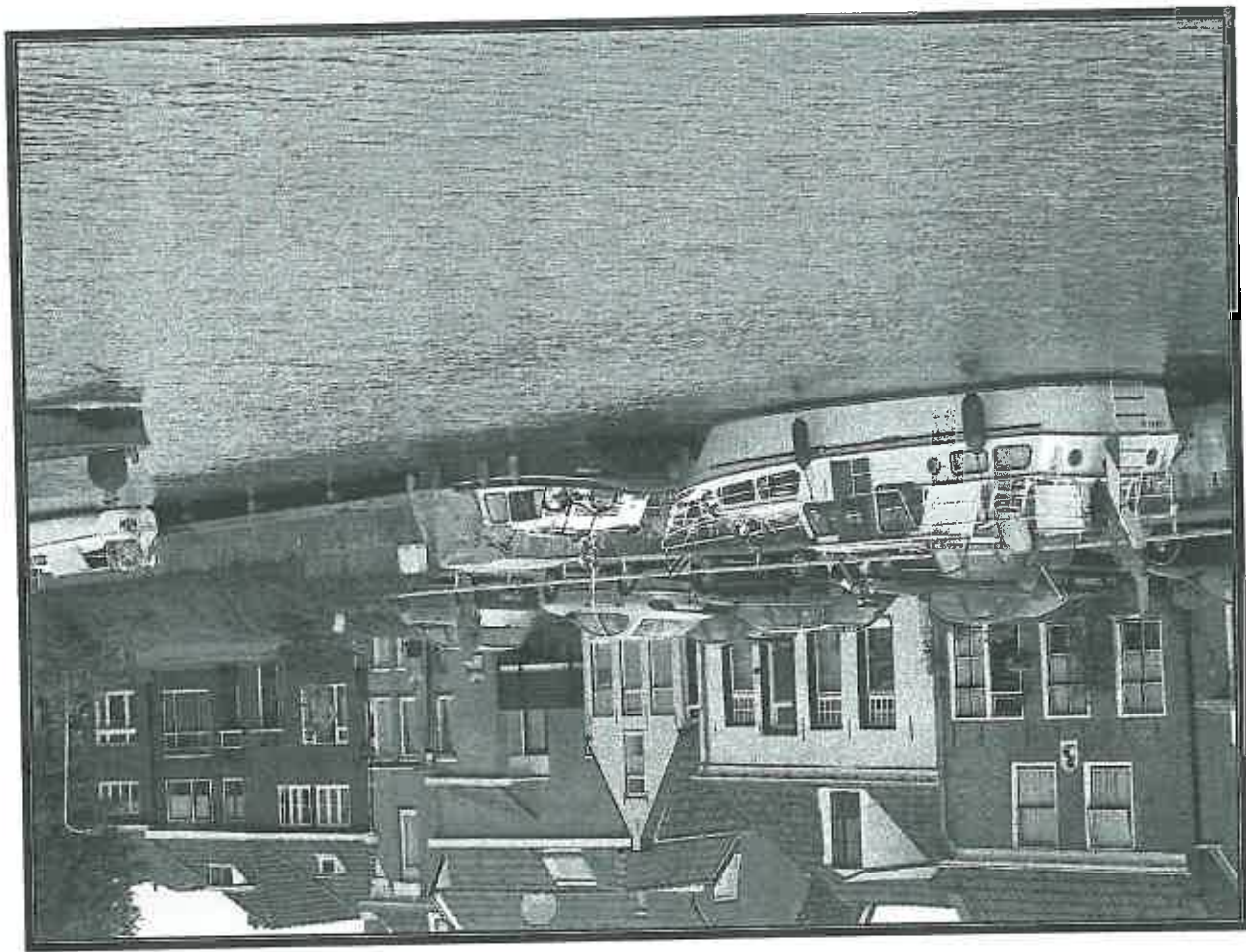
..... het uitzicht viel een beetje tegen

Woensdag 17 augustus.

We hadden 's morgens gehoopt te kunnen genieten van uitzicht op de Waddenzee, maar dat valt tegen en daarom varen we om 10.00 uur de haven al weer uit. Om 10.45 uur worden we geschut en varen richting Dokkum. We vinden een prachtige plaats en gaan de stad verkennen. In Dokkum ga je vanzelfsprekend op zoek naar het standbeeld van Bonifatius en ja hoor zelfs op 2 plekken kan je het aantreffen, het een wat groter dan het ander. We wandelen terug en gaan om 22.00 uur te kooi.

Donderdag 18 augustus.

Bij het starten hoort mijn vrouw een vreemd geluid en ja, als we gaan controleren blijkt een motorsteun afgebroken. Drinkwaard gebeld en zij sturen zo snel mogelijk 2 nieuwe steunen. Maar waar naar toe? Gelukkig is er een hotel in de buurt die best als postadres wil fungeren. Zo gezegd, zo gedaan. Maar dat betekent wel een extra dag in Dokkum. Na een wandeling gaan we een terrasje pikken en of het zo moet zijn... we zitten tegenover een Chinees. De avondmaaltijd is dus geregeld. 's Avonds genieten van de zon (ja, ja hij was er een keer) en om 22.30 uur gaan we naar bed.



..... ligplaats Dokkum

Vrijdag 19 augustus.

Ja en nu maar wachten. En om 11.30 uur krijgen we een telefoontje dat het pakje afgeleverd is. Snel naar het hotel en passen. Dan bellen we Kees van Drinkwaard dat alles in orde is. Wij zijn erg tevreden over de service van Drinkwaard (en dat geldt niet alleen de service voor de steunen). Als alles weer vast zit, vinden we het te laat om te vertrekken en dus een extra dagje, maar dat is in Dokkum geen straf.

Zaterdag 20 augustus.

We gaan verder. Voor ons ligt een klein boogbrug en er is een discussie of we er onderdoor kunnen. Het blijkt niet te kunnen en we varen om en gaan op weg naar Leeuwarden. Om 11.13 uur passeren we de beroemde brug van Bartlehiem. Om 12.10 uur gaan we de Bonkesloot op en om 13.30 uur meren we af in de Nieuwe Leeuwarder jachthaven. Friesland is toch wel ontzettend mooi, maar terwijl ik dit schrijf denk ik: heeft elke provincie dat niet? En dat maakt het varen zo verschrikkelijk leuk. We komen in een moderne haven, met een gezellige havenmeester, maar wel een flink stuk van het centrum. We blijven hier een nachtje over en willen toch meer in het centrum proberen te komen.

Zondag 21 augustus.

Ja hoor, de volgende dag besluiten we dus verder te varen, want op een kaart was te zien dat je bijna in het centrum kon liggen. Nou wat heet bijna...je ligt in het centrum. een geweldige plek met stroom en sanitair.

We gaan een wandeling doen en nu zijn we op zoek naar het standbeeld van "us Mem". Mijn vrouw was er al eens geweest en wist zich dit beeld te herinneren en wat doe je dan? Vroeger stond "us Mem" bij het station, maar na informatie blijkt "us Mem" verplaatst te zijn en staat het nota bene vlak bij onze ligplaats. In het park vlakbij is een soort festival met gezellige muziek.

's Avonds adopteren we een waterhoen met haar twee kinderen. Miepie (zo hebben we haar gedoopt) komt steeds ertn halen voor haar kinderen, maar wordt op de terugweg belaagd door een aantal eenden. Gelukkig is Miepie zo slim om zich af en toe te verstoppen en pas de oversteeck te doen als de eenden een flink eind weg zijn.

Maandag 22 augustus.

's Morgens vroeg wakker en Miepie heeft familie bij zich: er zijn er nu twee. De tweede wordt Henkie gedoopt en die is absoluut niet onder de indruk van die eenden. Integendeel!!! Zodra ze in buurt durven te komen gaat hij te keer en blazen ze de aftocht. Na het opzoeken in een boekje blijken het trouwens twee mannetjes te zijn, maar goed voor de gein blijven ze voor ons Miepie en Henkie. Om 9.00 uur volgen we de Kleitroute, een prachtige stuk Friesland. In Franeker moeten we even wachten en om 13.00 uur gaat de brug open en wij varen richting Harlingen. Om 14.40 uur komen we in de haven van HWSV aan, waar we opgevangen worden door twee vriendelijke havenmeesters. We maken een wandeling door Harlingen en nemen voor het avondeten wat vis mee. Maar op de boot is de trek zo groot dat we er tijdens de borrel al aan beginnen en dan is het zo op. Dus daarna nog maar een keer terug voor nog een visje, maar ja het is tenslotte vakantie... Voor we naar bed gaan, bespreken we de terugreis, die morgen helaas gaat beginnen. Wat vliegt de tijd als je geniet.

Dinsdag 23 augustus.

Om 10.30 uur kunnen we door Harlingen varen. Je moet van te voren opgeven dat je wilt passeren en dan staat er keurig iemand bij de eerste brug te wachten en die begeleidt je met alle bruggen. Daarna op weg naar Sneek, waar we om 15.30 uur aankomen. Onze hond zit weer aan z'n buik te bijten en als we het willen onderzoeken, piept hij vreselijk. Dus op zoek naar een dierenarts. Die is snel gevonden en een vriendelijke dierenarts staat ons te woord. De hond krijgt twee spuitjes en wat zalf mee en dan moet het allemaal goed komen. Door dit gedoe zijn we niet aan boodschappen toe gekomen en besluiten dan maar een ongezonde hap uit de cafetaria te halen.

Woensdag 24 augustus.

Om 9.10 uur vertrekken we uit Sneek en gaan richting Lemmer, waar we om 13.15 uur door de eerste sluis kunnen.

Ja en dan ben je zowat uit Friesland, van tevoren hadden we nooit gedacht dat we hier voornamelijk vanwege de verwachte drukte zouden komen, maar wat viel het mee en wat was het mooi!

Groningen, Friesland, Drente... wij komen beslist terug!!!!

De volgende sluis, de Friese sluis, levert problemen op, omdat er steeds maar weer beroepsvaart aan komt varen, als wij de sluis in willen. De sluiswachter begrijpt er niets van, de hele week was er nauwelijks beroepsvaart.

Pas om 15.20 uur is het dan zover en gaan we de Lemstervaart op. Laat leggen we aan in Kraggenbrug, maar we hebben wel genoten van al dat moois onderweg.

Voor Kraggenbrug moesten we even wachten op een sluisje en we begrepen er niets van. Toen het eenmaal zover was dat we de sluis in konden varen, kwam er een vriendelijke

sluiswachter met excuses, maar ze had contact gehad met een boot en die zou komen, maar... Dus moest ze eerst weer schutten. Nou zo erg was het ook niet, dus hebben we haar

duidelijk gemaakt dat excuses helemaal niet nodig waren.

Donderdag 25 augustus.

's Morgens eerst boodschappen doen in "De buurtsuper". Ja geen gezinje, hij bestaat echt in

Kraggenburg. Om 10.00 uur vertrekken we dan en gaan naar het Zwarte Water. Het waait behoortijk en we besluiten via de Hoge vaart te gaan en niet via de Randsmieren. We hebben

voordat we op de Hoge Vaart zijn nog een pittige discussie over hoe we moeten varen en ook hier weer blijkt dan hoe belangrijk het is om actuele kaarten bij je te hebben. Om 17.00 uur

komen we aan in de haven van Biddinghuizen, waar de havenmeester net vertrokken blijkt te zijn, maar een vriendelijke buurman staat al klaar om te helpen bij het sammeren. Hij heeft

ook een sleutel van het hek, want ja de hond moet wel uitgelaten worden.

Vrijdag 26 augustus.

Alles is nogal vochtig, dus er moet gedweild worden. Dan komt de havenmeester, een vrolijke

man met een prachtig Rotterdams accent. Hij zag beweging op de boot dus....

We informeren of hij ook diesel heeft en jawel hoor. Dat betekent dus tanken als we weggaan. Verder met de opruimactie en dan kunnen we weer. We zijn de box nog niet uit of de

havenmeester is al op weg naar de pomp. Daar hebben we nog een gezellig praatje en dan richting Almere. Onderweg kom je langs een echt kasteel "Kasteel-Almere", maar als we

thuisgekomen via Internet informeren wat de bedoeling is, is het nog lang niet zeker of dit ooit afgebouwd gaat worden. We belanden in jachthaven Haddock (ja, die van Kuitje), waar

we een prima maaltijd gebruiken in het restaurant.

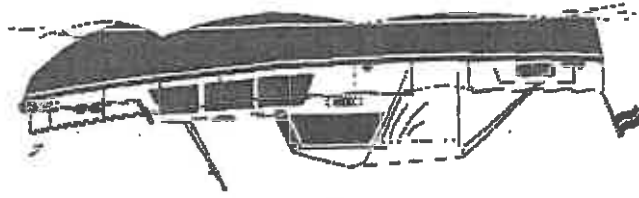
Zaterdag 27 augustus.

's Morgens gewacht op ene Willem, die voor ons een sleutel 22 heeft om de moer van de

motorsteun toch weer wat vast te draaien. Het duurt even, maar uiteindelijk komt Willem en kunnen we de zaak vastdraaien. We moeten dus snel zelf een sleutel 22 kopen.

We gaan richting Muiden, maar moeten in Almere-Haven wachten, want er is een triathlon aan de gang. Om 10.30 uur kunnen we verder en belanden om 12.30 uur in Muiden.

Dan nog een klein stukje naar Weesp, waar een groot feest aan de gang is, maar gelukkig vinden we een goed plekje (lees: rustig).



Martien Klaassen.

Aan alle leuke dingen komt een eind en dus ook aan deze vakantie. We komen ook 16.00 uur in onze haven in Utrecht aan en kunnen terugkijken op een heerlijke vaarkantje!!

Zaterdag 31 augustus.

We blijven vandaag nog lekker een dagje Haarlem doen. Echt een plaats om te blijven liggen. Veel te zien en veel te doen. Een samrader!!!!

Dinsdag 30 augustus.

We zijn vroeg op en willen weg, maar hebben nog niet betaald. Gehukkig staat de havenmeester net de vlag te hijsen, maar ook nu weer een rare reactie. U kent deze haven, dus ook de regels, dus ik verwacht etc..... Nou dan maar naar de kantine, waar de rekening op een bestelbriefje wordt geschreven en niet zoals altijd op een officieel havenbriefje. We gaan weg en zullen hier absoluut niet meer komen, wat een afgang, maar gelukkig zijn er nog meer havens aan de Nieuwe Meer. We gaan richting Haarlem en om 12.15 uur vinden we een prachtige plek midden in Haarlem met uitzicht op de St. Baat.

Maandag 29 augustus.

Vroeg op, want er was een kat op visite. We gaan richting Amsterdam. We naderen al snel het A'dam-Rijnkanaal en als we daar zijn vaart net een boot voorbij. Van de andere kant komt er een, maar die is ver weg. Dus het kan wel...dacht ik. Nou dat viel bitter tegen en we lagen heel erg te denken. Les voor mezelf: eerst goed de situatie bekijken en dan pas handelen. De schrik zat er goed in. Maar je leert er weer van zeggen ze dan en dat is zeker zo.. De schade bleef beperkt tot wat gevallen kopjes, maar die waren van plastic. Goed, een flinke denk in mijn zelfvertrouwen en op weg naar de Koenen in Amsterdam, waar we vaak komen. We meren aan en genieten van al dat bekende. Even later komt er een andere boot waarop wat minder "sociale" mensen blijken te zitten. Ze token bij het leven en de wind staat onze kant op. Nou heeft mijn vrouw last van astma, de rest laat zich raden... Een vriendelijk verzoek wordt niet gehonoreerd. Achteraf blijkt het de voorzitter te zijn die een discussie heeft met de havenmeester. Diezelfde havenmeester die we 's avonds ook niet zien verschijnen met de rekening, wat hij normaal altijd deed. Als ik de hond uitlaat en om 9.45 uur naar binnen wil, heeft hij bijna het hek op slot, terwijl er op het bord staat dat het hek om 22.00 uur dicht gaat. Een vervelend gevoel bekruipt je dan.

Zondag 28 augustus.

Pinkstertocht op de Lek

Voorlopige invulling:

Jaap en Jacqueline van Soest ontvangen de deelnemers op **zaterdagmiddag 26 mei** in de haven van Culemborg.

Aan de vaste kade zijn ligplaatsen gereserveerd.

Na een welkomstdrankje is er 's avonds (facultatief) gereserveerd in het restaurant bij de haven.

Zondag 27 mei tussen 10.00 en 10.30 uur vertrek.

We varen stroomopwaarts en na het passeren van het Amsterdam-Rijnkanaal varen we voorbij Wijk bij Duurstede naar de ingang van het Eiland van Maurik.

Deze zand-grintafgraving is zomers een gewild plek voor de boten uit de omgeving.

Na een korte sight-seeing varen we weer terug naar de Lek, naar Wijk bij Duurstede.

Bij Watersportvereniging Rijn en Lek zijn ligplaatsen voor ons gereserveerd.

Invulling voor bezoek stadje e.d. zijn nog niet ingevuld.
Ook hoe of waar we 's avonds gaan eten ligt nog niet vast.

Maandag 28 mei.

10.00 uur gezamenlijk koffiedrinken, daarna vertrek huiswaarts.

.....

Wanneer bij bovenstaande u denkt: **JA, IK WIL MEEM!!!**

Meldt u zich dan aan via email: jenjvansoest@caseema.nl of telefonisch 030-6372270 (s' avonds na 19.00 uur).

Aanmelden kan natuurlijk ook nog op de Voorjaarsvergadering.

Bij aanmelding het volgende vermelden:

- Type Doerak
- Aantal personen
- Ja /nee diner zaterdagavond
- Speciale wensen voor ligplaats (het kan zijn dat er dubbel gelegen moet worden)

Hemelvaartocht 2007 Friesland & NW-Overijssel 17 mei t/m 20 mei 2007

Beste Doerakclubleden,

Het is onze bedoeling om gedurende het hemelvaart lang weekend een vaartocht te organiseren in de

vaarwegen van Friesland & NW-Overijssel. Het voorlopige vaarschema ziet er als volgt uit:

Donderdag 17 mei 2007: 09:00 - 12:00 uur: Aankomst in jachthaven Boarnstream te Jirnsum
Wien
Donderdag 17 mei 2007: 12:00 uur: Vertrek richting Echternerbrug via Sneekermeer & Langweerder
Vrijdag 18 mei 2007: 10:00 uur: Vertrek richting Meppel via Blokzijl
Zaterdag 19 mei 2007: 10:00 uur: Vertrek richting Ossenzijl via Giethoorn
Zondag 20 mei 2007: 10:00 uur: Vertrek richting Sloten via Follinga
Zondag 20 mei 2007: 14:00 uur: Aankomst Sloten
Zondag 20 mei 2007: 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 aan onderstaand adres of per e-mail gaarne tegemoet.

Met Doerakgroeten,

Door Freguin

Inschrijving Hemelvaartocht 2007

Ondergetekende bevestigt hierbij zijn/haar deelname aan de Hemelvaartocht 2007:

Naam Deelnemer (1):

Naam Deelnemer (2):

Naam Deelnemer (3):

Naam Deelnemer (4):

Adres:

E-mail adres:

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

Datum: Handtekening:

N.b.

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

Door Freguin

Acastastraat 56

3434 BZ Nieuwegein

Tel: 030-60678581

E-mail: Fregui016@Planet.nl

Het fietspad langs de Tikefeart, de visssteigers en het fietspad langs de Swemmer en het uitdiepen van de Sylster Ryd zijn afgelopen jaar gereed gekomen en begin van dit jaar volgen de aanleg van een insteekhaven bij Zwaagwesteinde, de ligplaatsen en kanovoorzieningen langs de Falomstervaart en de beweegbare brug over de Sylster Ryd.

Het project Lits-Lauwersmeerroute nadert zijn voltooiing en moet voor de zomer van 2007 zijn afgerond.

Lits-Lauwersmeerroute bijna klaar.

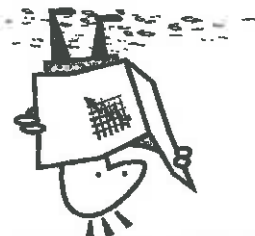
Het megaproject behelst onder meer ook de bouw van bruggen, aquaducten en aanlegplaatsen. Na de kanalen worden de komende jaren ook de Friese meren stukje bij beetje verdiept. Het baggeren kost ruim € 3 miljoen. Trekvaart, Van Panhuyskanaan, Ee, Lange Sloot en om de vaargeulen in het Slotemeer. Het gaat om de Zijlroede, Jamessloot, Boorne, Nesser Zijlroede, Birstumtrak, Workumer 85 km. aan kanalen op een diepte van 2 meter worden gebracht. De provincie begint met het verdiepen van de Scharstertijn bij Scharsterbrug, waarna in totaal recreatievaart van gaan profiteren. De komende jaren worden de meeste Friese wateren verdiept en daar zal vooral de Afgelopen zomer is het grootste baggerproject ooit in Friesland van start gegaan.

Baggerproject.

Gedacht wordt aan een Fries vaarvignet, dat na aanschaf overal vrije doorvaart biedt. vermoeden. Het bruggeld vormt vaak een leuke inkomstenbron. Het verdwijnen van het 'klompkeijld' zal niet bij alle bruggemeenten even goed vallen is het Ze toont zich ook bereid het benodigde geld hieraan te besteden. automatiseringsproject. De provincie neemt het voortouw en voert met 'De Marrekrite' de regie over het de provincie Fryslân alle Friese watersportgemeenten achter dit plan te krijgen. Het dagelijks bestuur van het waterrecreatieschap 'De Marrekrite' hoopt in samenspraak met In 2011 is Friesland dan bovendien volledig bruggeldvrij! De invoering van het systeem dient gefaseerd te gebeuren. van de watersporter zijn geautomatiseerd. Binnen vijf jaar moeten zo goed als alle provinciale en gemeentelijke bruggen ten behoeve

Bruggen gratis open.

Nieuws uit de regio Friesland.



Wij lezen voor U.



Haven bij Driewegsluis.

Bij Driewegsluis komt een passantenhaven. De raad van Weststellingwerf is akkoord gegaan met het plan voor een passantenhaven voor veertig boten, die onderdeel uitmaakt van het Friese Merenproject. De partijen, die voor de haven waren vroegen wel aandacht voor het ligplaatsenbeleid. Dat ontbreekt nu nog, maar zal moeten worden ingesteld om te voorkomen, dat bootjesmensen de gratis oevers weer opzoeken in plaats van de steigers, waarvoor betaald moet worden.

Nieuw sanitairblok Turtrote.

Langs de Turtrote in Oosterwold komt een nieuw sanitairgebouw. De huidige, sterk verouderde voorziening is afgelopen september gesloopt. Het oude hok staat recht voor de ingang van het nieuwe multiculturele centrum, waarin de muziekschool, het Stellingwerf College en de bibliotheek een plekje hebben gekregen en dat is geen gezicht volgens de Ondernemingsvereniging. Het oude sanitairgebouwte moest wijken voor het centrum, maar verkeerde in zo'n slechte staat, dat verplaatsen geen optie was. De nieuwe voorziening komt een eindje verderop langs de vaart te staan en wordt in dezelfde stijl gebouwd als het dorpsgebouw. De wasgelegenheid met toiletten, douches en later een wasmachine en droger kost € 60.000.- De ondernemers betalen € 20.000.-, de rest komt van subsidies.

Turtrote krijgt nieuwe steigers.

Langs de noordzijde van de Opsterlander Compagnonsvaart in Appelscha komen nieuwe voorzieningen voor de bootjesmensen. In totaal wordt er € 725.000.- geïnvesteerd in de verbetering van de Turtrote. Het geld voor de nieuwe steigers, de camperplekken en de sanitaire ruimte komt van de gemeente Oosterlingertwert, de provincie, het rijk en Europa. Aan weerszijden van de Smidsdraai komen nieuwe aanlegsteigers met een totale lengte van 350 meter. Nabij de brug wordt een sanitaire ruimte gebouwd en bij garage Hessels voor de sluis komt 20 meter steiger, een tappunt voor brandstof en een afvoer van vuil water. Achter de Lindehoef worden vijf plekken voor kampeerauto's ingericht. Plaatselijk Belang heeft bijna jaar gewerkt aan de voorbereidingen voor de nieuwe voorzieningen. Het plan voor een haven in of nabij Appelscha is intussen tijd gesneuveld, want het plan bleek veel te duur.



Nieuws uit de overige regio's.

Noord-holland

In het kader van de 'Groene Uitweg', een regionaal programma voor nieuwe projecten in het gebied gelegen tussen Amsterdam, Almere en Utrecht, heeft het kabinet een aantal besluiten genomen, die de watersporter aangaan.
Zo zal er een aquaduct bij Muiden worden aangelegd en een vaarverbinding tussen de Vecht en het Gooimeer worden uitgraven ten behoeve van de kleine watersport.
Meer informatie op www.noord-holland.nl.

Drenthe.

Er is een nieuwe waterkaart van Drenthe, genaamd *Wie Wat Water*.
Deze kaart geeft niet alleen informatie over het Drentse vaarwater, bruggen en sluizen, maar ook over zaken als grondwatermeters, rioolwaterzuivering, waterschappen, beekherstel, vispassages en watererfgoed.
Gedeputeerde Tanja Klip-Martin heeft vorig jaar de eerste exemplaren uitgereikt aan recreatievaarders bij de Paradijssluis in de Drentsche Hoofdvaart bij Meppel.
De kaart is verkrijgbaar bij de VVV en wordt ook digitaal beschikbaar gesteld op www.drenthe.nl.

Algemeen

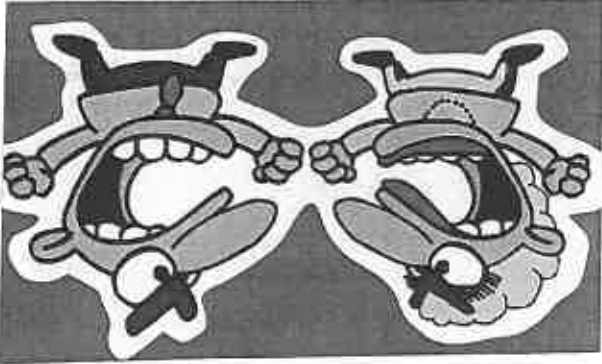
Beter gedrag in sluizen.

Rijkswaterstaat wil het gedrag van sluisgebruikers, zowel van de beroeps- als recreatievaart, positief gaan beïnvloeden.
De beroepsvaart zal worden aangezet om zowel voor als achter vast te maken en de schroef stil te zetten, zodat de jachten geen last hebben van hinderlijke waterbewegingen.
De watersporter zal vriendelijk worden verzocht zich rustig te gedragen en netjes zijn of haar beurt af te wachten.
Hoe het één en ander wordt uitgewerkt is echter nog niet bekend.

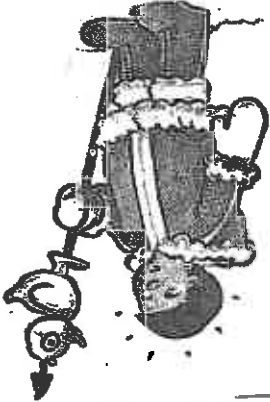
Horen en zien bij diefstal.

De Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit (VbV) pakt nu ook het stelen van vaartuigen en buitenboordmotoren aan.
Niet alleen door een centraal meldpunt (071-3641777) en een internationaal registratiesysteem op te zetten, maar ook door het direct na melding doorgeven van diefstallen aan de brug- en sluiswachters.
Dit laatste gaat vanaf dit jaar gebeuren.
Meer info via www.stichtingvbv.nl.

(Herhaalde) Oproep van de redactie. Zoals u ziet overtreffen de nieuwjes uit de regio Friesland die uit de overige regio's behoorlijk. Ik zou het zeer op prijs stellen als u – net als wij – uw plaatselijke krant eens uit wil spitten op leuke berichtjes die ook voor uw medeclubleden interessant kunnen zijn en deze op te sturen naar de redactie. Bij voorbaat onze dank!!



Met vijf boten en een helikopter is er door de KNRM afgelopen najaar een hele zondagavond en-nacht gezocht naar een 53-jarige vrouw, die op het IJ-meer overboord van een plezierjacht zou zijn geslagen.



In januari 1992 kwam een schip dat op weg was van Hong Kong naar de Verenigde Staten in een zeer zware storm terecht en verloor een lading van 29.000 plastic eendjes! De eerste eendjes spoelden in november 1992 aan op het eiland Baranof (Alaska). Andere eendjes werden twee jaar na de storm gevonden in

Alle eendjes zwemmen in het water

Busongelukken komen overal in Europa regelmatig voor, vooral in de vakanties. Maar ook in een waterbus ben je kennelijk niet meer veilig. Zo vielen er vorig jaar in Krimpen aan de IJssel vijftien gewonden, toen de waterbus waarin zij zaten tegen een steiger knalde. De inzittenden werden overgebracht naar een ziekenhuis!

Waterbusongeluk

En dan nog dit.....

plezierjacht zou zijn geslagen. De zoektocht van de Reddingmaatschappij was echter vergeefs. Niet omdat de vrouw inmiddels vertronken was, maar omdat zij al lang en breed gewoon thuis zat in Amsterdam! Ze was die zondag na 'wat spanningen' tussen haar en haar echtgenoot resoluut over boord gedoken en naar de kant gezwommen! Daar sprong ze in de auto en reed naar huis. Dat zal hem leren!!!

Jij en ik in een bootje

naar de Atlantische Oceaan' stroomt. zeewater van de Grote Oceaan via de Noordelijke IJsee wetenschappers, doordat het hun theorie staarde dat Het is interessant, dat het ongeluk een hulp is geweest voor opgedoken aan de kust van New England in Noord-Amerika. Intussen is dit opmerkelijke duurzame spelgoed ook

zeijs ten noorden van de Beringsstraat.

Het drinkwater, dat in de Nederlandse jachthavens wordt getankt, is van een uitstekende kwaliteit. Maar vanaf het moment, dat het is opgeslagen in een tank, reservoir of yerrycaan aan boord is het onderhevig aan vervuiling en bacteriegroei. De zogenaemde Plation zuiveringsdrijvers, die Aqua Est International nu op de markt brengt doodt niet alleen de bacteriën, maar zorgt er ook voor dat het water lekker smaakt. De zuiveringsdrijvers zijn gebaseerd op zilverionisatie en worden in de tank geplaatst. Zilverionen zijn microscopisch kleine deeltjes zilver en doden bacteriën en andere micro-organismen in het water. Het is heel lang bekend dat zilver bacteriën doodt. De Egyptenaren wisten het al en op de VOC schepen werden zilveren munten in het drinkwater gegooid. Nog belangrijker dan bacteriën in de watertank, die water muff maken en een gezondheidsrisico inhouden, is de kans op legionella bij het douchen. De basis van de Plation-producten zijn geharde keramische bolletjes, voorzien van een coating van zilverionen.

Drinkwater zuiveren.

"Aan het eind van het vaar seizoen vertoont onze kuispient lelijke, verweerde plekken. Nu hebben wij de tent al eens bij een gespecialiseerd bedrijf laten behandelen, maar om dat nu elk jaar te doen is best een dure hobby. In een bouwmarkt kwamen wij tentreiniger van Hagesan tegen en dat werkte uitstekend! Alleen is de gebruiksaanwijzing van dit product maar de helft van het verhaal. Wat je moet doen is je badkamer volledig ontruimen. Je moet de tent namelijk eerst met kaliumpermanganaat inspuiten – het liefst met zo'n plantenspuit die je op druk kunt brengen. En als je dat doet schrik je behoorlijk! Het is een fel paarse vloeistof en dat kleurt alles paars! En dan bedoel ik ook echt alles: jezelf, je badkamer..... Tip: trek alleen en oude zwembroek aan. Tijdens de behandeling met middel twee gebeurt er echter een klein wonder. Hydrochion brengt alles weer terug in de originele kleur: jijzelf, de badkamer en de tent zien er weer als herboren uit! Het kost slechts een paar tientjes en een uurtje rommelen in de badkamer. Let wel goed op of het product geschikt is voor het soort doek waarvan je tent is gemaakt."

In ons vorige clubblad werd aandacht geschonken aan het reinigen van de kuispient. Wellicht iets voor onze leden?

In de 'Waterkampioen' kwam ik het volgende tip van de heer Chris Weijer tegen.

De kuispient schoonmaken.

HANDIGE HANDEN



Al onze leden kunnen nu gratis hun boot of watersportartikelen aanbieden op de internet-site www.eigenbootservice.nl. De link van de Doerakclub staat ook op deze site. Naast onze eigen Doerakspouwers kunt u dus ook van deze service gratis gebruik maken.

Gratis artikelen aanbieden.

Het marifoonexamen, dat iedere gebruiker moet afleggen om op verantwoord wijze een marifoon te kunnen bedienen, blijft wel bestaan!

Ook voor de beroepsvaart zijn veel vergunningen afgeschaf. Dit levert voor burgers en bedrijven een vermindering van de administratieve lasten op van bijna 3 miljoen per jaar en de besparing op leges komt zelfs op bijna 4 miljoen. Het verminderen van de vergunning-last maakt onderdeel uit van een groot pakket maatregelen om de regeldruk te verlagen en de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren.



Vanaf 1 januari dit jaar heb je als eigenaar van een plezierjacht geen vergunning meer nodig om een marifoon aan boord te hebben en te gebruiken. Ook het gebruik van frequentieruimte voor zendamateurs en t.b.v. radar en SART wordt vergunningsvrij.

Marifoonvergoeding verdwijnt.

De Magic Torch is een zaklamp, die niet alleen gegarandeerd waterproof is, maar ook nog eens zonder batterijen kan. Hij werkt volgens het principe van schudden en schijnen. Slechts één minuut schudden geeft ruim twee uur licht! Ook onderwater. Handig als je 's nachts een touw uit de schroef moet halen. Het ding blijft bovendien nog drijven ook en kost € 14,95. Meer info of bestellen kan via www.magictorch.nl of telefoon 055-3601971.

Schudden voor gebruik.

Bij aantaking met het water wordt dit zeer geleidelijk losgelaten en de aanwezig bacteriën worden gedood en de groei van nieuwe voorkomen. De bolletjes zitten ingepakt in een soort kunststof netkous, zodat ze ook in wat kleinere vulpijpen voor watertanks kunnen, met een ingebouwd drijfvermogen. Dit laatste is belangrijk, omdat de bolletjes vlak onder de waterspiegel het beste hun heilzame werk doen. Hoe groter de tank, hoe groter het aantal bolletjes. Voor het gebruik moet de tank worden schoongemaakt met chloor en daarna heel goed nagespoeld worden. De bolletjes blijven twee jaar goed in het water. Een driver voor een tank van 500 liter kost € 90,- en voor een 100 liter tank ongeveer € 38,-. Vergelijk de kosten maar eens met het aantal flessen water die in die tijd zijn aangegchaft! Info: aquaestinternational.com.



De Boordbibliotheek ...

In deze rubriek worden boeken besproken die in uw boordbibliotheek niet zullen missaam (maar die u natuurlijk ook thuis mag lezen). Ook aardige internetstudies komen aan bod. In o.a. de 'Waterkampioen' en 'De Telegraaf' zijn eerder vele titels uitgebreid besproken en de redactie heeft daaruit de onderstaande selectie gemaakt.

Boeken tips.

Boordboek scheepsdiesels.

Wanneer er onverhoopt een motorstoring optreedt, kan dit boek een handige hulp zijn. Hans Donat heeft in een toegankelijke vorm de basiskennis beschreven, die nodig is om onderhoud en kleine reparaties uit te voeren. Maar ook om snel te kunnen beslissen, of professionele hulp moet worden ingeroepen. Het boek bevat o.a. foutzoektabellen, werktekeningen en bedradingschema's van controle- en alarmsystemen. Ook het onderhoud en winter- en bedrijfsklaar maken worden beschreven. Het boordboek is in een handig, waterafstotend, geplaatsteerd formaat te verkrijgen. *Hans Donat – Boordboek scheepsdiesels. Prijs € 14,90. ISBN: 90 5961 045 8.*

Dieselmotoren voor jachten.

Echt een handboek, waarin stap voor stap een dieselmotor wordt uitgelegd. Eenvoudig uitgevoerd in zwart-wit tekeningen en foto's, maar dat maakt het geheel er misschien nog wel duidelijker op. Handig is ook het laatste hoofdstuk 'foutendiagnose', een soort eerste hulp bij motorstoringen. *Tim Bartlett – Dieselmotoren voor jachten. Prijs € 14,90. ISBN: 905961 013x.*

De IJssel in je broekzak.

Alle steden aan de IJssel, van Doesburg tot Kampen, staan in dit goedkope, kleine en daardoor handzame boekje. Meer je af in één van de steden, dan stop je het gewoon in je zak voor je de wal opgaat. In het boekje staat beknopte informatie over de belangrijkste toeristische attracties. *Hanzesteden aan de IJssel – ANWB uitgeverij boeken. Prijs € 6,95. ISBN: 90 18 02137.*



www.landvammassenshelde.com

Op deze site worden de recreatiemogelijkheden van de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Limburg en de Belgische provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg uitvoerig beschreven. Zij bieden zowel de fietsende als varende recreant talloze mogelijkheden. Er liggen hierst zo'n duizend kilometer water op je te wachten. Kreektjes, kleine waterfjes, rivieren en kanalen, noem maar op. Voor Doerakkers, die het zuiden van ons land en België eens willen bezoeken is deze site een echte aanrader!

Varen en fietsen in Zuid-Nederland en België.

Internetteips.

Meer info: www.witgeverijnieuwlund.nl en www.historischeatlas.nl.

Hoe zag Nederland er omstreeks 1900 uit? Een zeer gedetailleerd antwoord op deze vraag geeft de serie 'Historische Provincie Atlassen'. Op topografische kaarten met een schaal van 1:25000 wordt elk slooije en schuurtje vermeld. Interessant om te zien is hoe beperkt ons spoorweg- en wegennet was rond de eeuwwisseling. De gebonden atlassen variëren in prijs van € 34,90 tot € 49,90.

Historische atlassen.



In de succesvolle '52' serie verschijnt nu '52 mooie dorpen'. Wandel, lunchen en winkelen in de meest bijzondere dorpen. Auteur Ellie Brik verkende Aalten tot Yerseke en Baarn tot Volendam. Elk dorp bevat een mooie wandeling langs een aantal bezienswaardigheden. Bij elke wandeling selecteerde Ellie een aantal leuke adressen: de ene keer een museum of een bijzondere galerie, de andere keer een mooi hotel, een sfeer- of restaurant, een gezellig café of een paar originele winkeltjes. Sven Benjamins maakte wederom de prachtige foto's voor dit boek. *Ellie Brik – 52 mooie dorpen. Prijs € 15,95. Uitgeverij mo'media.*

52 mooie dorpen.

www.waterkampioen.nl, 0347-361148.

De symbolen helpen u snel bij de juiste keuze en toepassing. *Des Pawson - Handboek knopen. Prijs € 17,95. Besteln. 6917314. Bestellen via*

Om knopen te kiezen voor vissen, kamperen, klimmen, zellen en tal van andere doeleinden.

Handboek knopen.



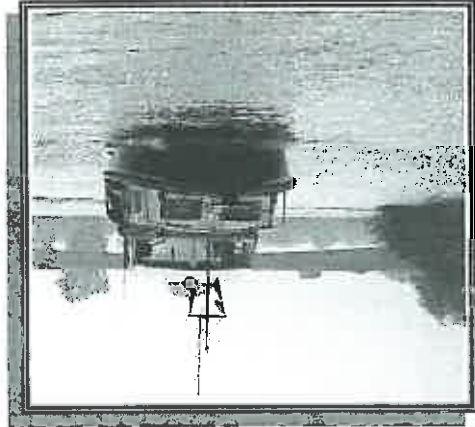
e-mail: rudy.schols@tiscali.nl

Telefoonnummer: 024-6422988

Abersland 16-13, 6605 MT Wijchen

Info: Rudy Schols,

Prijs € 27.500,-



Technisch zeer goed onderhouden.
Dit schip verkeert in topconditie en moet U beslist gezien hebben!

Schip staat elke winter binnen gestald, kabelaring rondom met kopleguaan, Peugeot Inderor 45 PK, aluminium ramen rondom, zeer veel RVS toegepast o.a. water- en dieseltanks en alle doorvoeren etc.
Toilet met wasbakje, koelkast met vriesvakje, radio/cassettespeler, marifoon.
Nieuwe gordijnen door het gehele schip, nieuwe matrassen, nieuwe Albers kuipent.
Elektrische ankerhiet met 50.- meter ketting en afstandsbediening.
Fietsdrager, vele reserve onderdelen, stallingtrailer etc. etc. etc.

“Mukum in Parvo”, bouwjaar 1974.
Te Koop aangeboden: Zeer mooie en zeer goed onderhouden Doerak 850 AK

Gratis artikelen aanbieden.

Al onze leden kunnen nu gratis hun boot of watersportartikelen eveneens aanbieden op de internet-site www.eigenbootservice.nl.
De link van de Doerakclub staat ook op deze site.
Naast onze eigen Doerak Speurders kunt u dus ook van deze service gratis gebruik maken.

Leden kunnen hier – uiteraard kosteloos – hun overvloedige bootspullen (of zelfs hun hele boot) te koop aanbieden. Advertenties kunnen (bij voorkeur per e-mail) minimaal vier weken voor het verschijnen van dit blad opgestuurd worden naar de redactie.

“Doerak-Speurders” is de advertentiekrant van onze Doerakclub.



Doerak Speurders.



- A4
- A3
- GROOT FORMAAT
- KAARTEN

PLASTICEREN

WIJ SNIDEN U PLAAT.



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

RECLAME BELETTERING

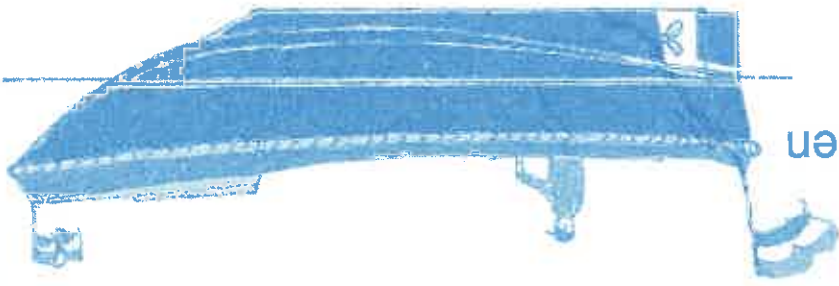
- T-SHIRT
- BODY WARMERS
- SWEATERS
- POLO'S
- SCHORTEN
- TASJES
- ENZ.



TEXTIEL BEDRUKKINGEN

Heerenveen
 "NIET ALLEEN VOOR UW KOPIERWERK."





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

Nieuwbouw van Doerak, Belter en Riak.

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!

Bemiddeling bij de aan- en verkoop van uw schip!

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

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

ProAqua



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