

SIHART 01



DOERAK

CLUB

MULTICOPY

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

DRUKWERK & PRINTEN

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

KOPIËREN

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

GRAFISCH ONTWERP

- Ontwerp • Opmaak • Scannen

AFWERKING

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

MAILING SERVICE

- Direct Mail

DIGITALE DIENSTEN

- MultiCopy Online • Internet • CD-Service
- Bestandsbeheer

Maart 2001
27e Jaargang No 1

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

Website: www.doerakclub.myweb.nl

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

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

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

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

Het volgende nummer verschijnt
begin november 2001.

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

Het binnenwerk is gedrukt en afgewerkt door Copieërderij Dijkstra, Burgemeester Falkenaweg 9,
Heerenveen.

LEDENVERGADERING Zondag 18 maart 2001 14.00 uur.

Uitnodiging

Het bestuur nodigt de leden en donateurs met hun bemanning uit voor het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering te houden op zondag 18 maart 2001 in

Motel Maarsbergen te Maarsbergen.

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

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

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

Op een tafel in de gang vòòr de zaal liggen presentielijsten. Na het tekenen van de lijst, één persoon graag. Op de tafel vindt u kopjes en kannen met koffie of thee waar u zich een kop koffie of thee kunt inschenken. Na afloop van de vergadering is er gelegenheid om gezamenlijk te dineren in het restaurant van het motel. Tijdens de vergadering zal het aantal gegadigden voor tafelreservering worden opgenomen.

Agenda

1. Opening door de Voorzitter.
2. Mededelingen.
3. Goedkeuring van de notulen van de vergadering van 26 november 2000.
4. Ingekomen post.
5. Jaarverslag van de Secretaris.
6. Financieel verslag 2000, verklaring van de Kascontrolecommissie.
7. Bestuursverkiezing.
8. Activiteiten 2001.
9. Lidmaatschap van leden die geen Doerak meer bezitten.
10. Rondvraag

PAUZE

11. Presentatie over onderhoud van Doerakken bij Holiday Boatin.

12. Sluiting.

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

Ad 5. Jaarverslag 2000

Op 1 januari 2000 telde de Doerakclub 229 leden en 15 donateurs. Gedurende 2000 werden er 48 nieuwe leden ingeschreven en 2 donateurs. Drie leden kwamen te overlijden, 11 leden en 3 donateurs zegden op en 4 leden en 1 donateur werden per 1 januari 2001 uit het bestand verwijderd omdat zij, ook na herhaald rappèl, de contributie of bijdrage voor 2000 nog niet hadden voldaan.

Per 1 januari 2001 telde de vereniging 259 leden en 13 donateurs.

De Algemene Ledenvergaderingen werden gehouden op 26 maart en 26 november in Motel Maarsbergen. De voorjaarsvergadering werd Bijgewoond door 40 en de najaarsvergadering door 51 leden en hun bemanningen. Tijdens de voorjaarsvergadering werd de Secretaris, Harry Happel, herkozen als bestuurslid. Het bestuur kwam vier maal in vergadering bijeen.

Tijdens de najaarsvergadering kreeg de fam. Scholts de medaille uitgereikt die zij verdiend hadden met het organiseren van een Pinkstertocht in 2000. De niet aanwezige fam. De Visser en Wienk ontvingen de medaille thuis. De wisselbeker werd dit jaar niet uitgereikt.

Het afgelopen jaar werden er twee Pinkstertochten gehouden, in Giethoorn en in Maasbommel. De deelnemers konden genieten van prachtig weer. In juli namen 13 Doerakken deel aan de 30-merentocht door Friesland, georganiseerd door de W.V. Drachten-Veenhoop. Zij troffen het minder tijdens één van de koudste julimaanden de eeuw.

Het clubblad verscheen tweemaal, alsmede een nieuwe ledenlijst.

Ondanks de middelmatige zomer kan de Vereniging terug zien op een goed vaarjaar.

Ad 6. Zie volgende pagina.

Ad 7. Arhato Roskam is aan de beurt om af te treden, zij is niet herkiesbaar

Jan de Visser is aan de beurt om af te treden als Voorzitter a.i., hij stelt zich herkiesbaar.

Tegenkandidaten kunnen, mits voorgedragen door tenminste 10 leden, tot drie dagen vóór de ledenvergadering bij het secretariaat worden ingediend.

Ad 8. Er is voorlopig één Pinkstertocht gepland, de Biesbosch. Verdere gegevens verder in dit blad. Wellicht worden tijdens de Ledenvergadering verdere initiatieven ontplooid.

Ad 9. Zoals u in de notulen van de Ledenvergadering van 26 november 2000 kunt lezen is er tijdens die vergadering discussie ontstaan over de vraag of leden die hun Doerak weg doen lid kunnen blijven en bijv. met een ander type boot Doerak-evenementen bezoeken. Zoals beloofd legt het bestuur de volgende vragen voor aan de Ledenvergadering.

a. Kunnen leden die hun Doerak weg doen lid blijven?

b. Kunnen leden of donateurs met een ander type boot Doerak-evenementen bezoeken?

Het andere type boot wordt dan alleen als vervoermiddel, zoals bijv. een auto, gebruikt en er wordt niet meegevoerd met specifieke Doeraktochten.

Ad 6. Financieel verslag over 2000.

Nr.	Omschrijving	Opbrengsten	Uitgaven
1.	Rente Girorekening	3,95	
2.	Rente plusrekening	7,40	
3.	Rente kapitaalrekening	967,77	
4.			
5.	Advertenties in clubblad	375,00	
6.	Contributies van leden en donateurs voor 2000	1.120,05	
7.	Contributies van leden en donateurs voor 20	7.270,00	
8.	Verkoop technische boeken	300,00	
9.	Verkochte clubvlaggen	490,00	
10.			
11.			
12.	Administratiekosten		1.602,12
13.	Ledenvergaderingen		1.254,75
14.	Clubblad aanmaak		2.107,50
15.	Clubblad verzending		1.172,25
16.	Kamer van Koophandel		77,62
17.	Pinkstertochten		1.114,50
18.	Enquête leden		292,77
19.	Clubvlaggen gekocht		2.666,08
20.	Technische boeken aanmaak		311,66
21.			
22.	Negatief saldo over 2000	65,08	
23.			
24.	Totaal:	<u>10.300,58</u>	<u>10.300,58</u>

Financieel verslag over 2000.

Nr.	Omschrijving	01-jan-00	31-dec-00
1.	Girorekening	513,49	
2.	Plusrekening	0,00	
3.	Kapitaalrekening	32.800,00	
4.			
5.	Girorekening		3.948,41
6.	Plusrekening		4.300,00
7.	Kapitaalrekening		0,00
8.	Termijndeposito 2 jr. vast 4.95% 13-09-00 t/m 13-09-02		25.000,00
9.			
10.	Negatief saldo over 2000		65,08
11.			
12.	Totaal	<u>33.313,49</u>	<u>33.313,49</u>

Ad 10. Leden die vragen hebben over de boot, motor enz. worden verzocht deze schriftelijk bij het bestuur in te leveren. Tijdens de rondvraag worden deze dan voorgelezen zodat aanwezigen die ter zake kundig zijn of ervaring hebben hierop kunnen antwoorden.

Ad 11. De heer Smits van Holiday Boatin zal iets vertellen over het onderhoud van hun Doerakken en de verschillen tussen Doerakken gebouwd in Sneek en die van de Eista-werf.

MEDEDELINGEN

Ledenlijst

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

Contributie

Leden en donateurs die tot nu toe verzuimd hebben de contributie of bijdrage voor 2000 te voldoen vinden een herinnering in de vorm van een acceptgiro bijgesloten. U wordt verzocht dit per omgaande in orde te maken. Het bespaart de Penningmeester extra werk en uzelf Fl. 6,= rappèlkosten later dit jaar. Als de gegevens op de acceptgiro onjuist zijn, wordt u verzocht dit op de vóórzijde van de acceptgiro te verbeteren.

Clubwimpels

Nieuwe clubwimpels kunnen nog steeds besteld worden door Fl. 10,= over te maken op postgiro 480542 t.n.v. Penningmeester Doerakclub, Teteringen onder vermelding van "Wimpel". U krijgt de wimpel dan thuis gestuurd. Ook tijdens de ledenvergadering zullen wimpels te koop zijn.

Technische documentatie

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

- a. Een map inhoudende artikelen over technische zaken die in de loop der jaren in het club-verschenen zijn en samenvattingen van lezingen die dhr. Versfeld tijdens ledenvergaderingen gehouden heeft.
- b. Een geïllustreerde onderdelenlijst van aanbouwdelen van DTP 40/50/62 motoren. Dit zijn de z.g. "rode" DTP-motoren en omvat alle onderdelen m.u.v. het motorblok en de brandstof-opvoer en -inspuitpomp en de inspuitsstukken (Verstuivers).

Enquête Johan van Dam

Ons lid Johan van Dam wil een Herinneringsboek over de Doerak samenstellen en vraagt om uw medewerking.

Achter in dit blad vindt u een vragenlijst. Het staat u vrij wel of niet aan deze enquête mee te werken en alle of slecht een deel van de vragen te beantwoorden.

Ingevulde enquête-formulieren dienen direct aan Johan van Dam gestuurd te worden, niet aan het secretariaat.

NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

Gehouden op 26 november 2000 te Maarsbergen

1. Opening. De Secretaris opent om 14.05 uur de vergadering met de mededeling dat de Voorzitter, Jan de Visser en de Vice-voorzitter, Rien Wienk door ziekte verhinderd zijn. Het bestuur heeft Ruby Scholts bereid gevonden als Voorzitter op te treden. Hij is echter slecht bij stem dus verzoekt spreker om rust in de zaal zodat de Voorzitter overal verstaanbaar zal zijn.
2. Mededelingen. De Secretaris deelt mee dat er 3 leden zijn overleden: P.J. Wendels, J.W. Voogt en H. Knol. De Vergadering neemt staande enige momenten stilte in acht. Verder is bericht van verhindering ontvangen van de leden Bakkenes (Borculo), De Kinkelder (Doetinchem), Slijper (Harderwijk), Luitjes (Drachten), Langerak (Ermelo) en Van Soest (Houten).
3. Goedkeuring notulen van de vergadering van 26 maart 2000. Dhr. Van Dam heeft een brief en een vragenlijst voor de leden aan het bestuur gestuurd met als doel een boek over de geschiedenis van de Doerak. Deze brief is niet aan de Ledenvergadering voorgelegd. De Voorzitter antwoordt dat het bestuur, terwijl de evaluatie van de ledenenquête nog gaande was, de leden niet weer wilde lastig vallen met weer een vragenlijst. De Vergadering wordt gevraagd of er belangstelling is voor de geschiedenis van de Doerak. De belangstelling blijkt gering. Na de pauze zal hierop worden terug gekomen.
4. Ingekomen post. De Secretaris heeft een brief ontvangen van het lid J.F.M. Geertsen uit Wijchen. Hij heeft zijn Doerak weg gedaan en een ander schip, een Rietaak, gekocht. Hij wil graag lid blijven en meedoen met Doerakevenementen, bijv. Pinkstertochten, en dan met de Rietaak komen maar niet meedoen aan specifieke Doerakvaartritten. Hij vraagt dit voor te leggen aan de Algemene Ledenvergadering. Dhr. Van Dam vraagt of het dan mogelijk is met bijv. een Pikmeerkruiser naar Doerakevenementen te komen. Dhr. Surendonk maakt hier bezwaar tegen. Wij zijn lid geworden van de Doerakclub omdat wij sympathiseren met het type Doerak en de Doerakclub. Een ander lid: Als wij leden met andere schepen toelaten worden we een toeristenclub, dan kan ik net zogoed met mijn vereniging waar ik een ligplaats heb meedoen met vaartritten. Dhr. Jaspers vindt dat dan de Statuten veranderd moeten worden. De Secretaris laat weten dat de vorige Voorzitter, Pim Puik de Statuten nageplozen heeft en vond dat wie eenmaal lid is, lid kan blijven, ook als hij geen Doerak meer heeft. Dit om oud-leden/donateurs die weer lid wilden worden ter wille te zijn. Het bestuur krijgt het verwijt dit besluit niet aan de Algemene Ledenvergadering ter goedkeuring te hebben voor gelegd.
Het bestuur zegt toe aan de e.v. Ledenvergadering de volgende vragen voor te leggen:
 1. Kan een lid dat zijn Doerak weg doet lid blijven?
 2. Kan een lid/donateur met een ander type schip een Doerakevenement bezoeken zonder met het eigen schip mee te doen aan een vaartrit met Doerakken?
5. Besluit met betrekking tot leden met een Doerak gebouwd door Holiday Boatin, Sneek. Dhr. Sybesma vraagt wat er gebeurt als er naast de huidige afwijkingen van het Doerakontwerp nieuwe wijzigingen worden aangebracht en wie bepaalt wat toelaatbaar is? De Voorzitter antwoordt dat Holiday Boatin de naam 'Doerak' heeft gedeponereerd en dat we mee moeten gaan met de tijd en technische veranderingen. De Secretaris laat weten dat nieuw gebouwde schepen moeten voldoen aan de CE-normen. Als je nu een nieuwe Doerak laat bouwen bij Pro Aqua ziet hij er ook anders uit dan als de oude Doerakken, denk bijv. aan vluchtluiken, vuilwatertank, gasinstallatie enz.

Het bestuur bepaalt welke schepen gebouwd door Holiday Boatin voldoen aan de normen om toegelaten worden als lid.

Het voorstel wordt in stemming gebracht door handopsteken: Nagenoeg iedereen is voor, Het voorstel is aangenomen.

6. Benoeming Kascontrolecommissie. Vaststelling contributie voor 2001 en 2002.

Het lid W. Verschuren wordt benoemd als reserve-lid, de heren M.A. Stijger en J.B.C. Sterrenburg blijven lid. Ook het contributievoorstel wordt aangenomen.

7. Activiteiten 2001. De Voorzitter herinnert aan de twee Pinkstertochten van dit jaar in Giethoorn en Maasbommel. Ook hebben een aantal Doerakken deel genomen aan de 30-merentocht in Friesland en hebben een aantal Doerakken Sail 2000 bezocht.

We hebben als vereniging een goede zomer gehad.

De Secretaris reikt nu de medaille voor de P.T. in Maasbommel uit aan Lea Scholts.

Omdat de fam. De Visser (Maasbommel) en de fam. Wienk (Giethoorn) niet aanwezig zijn zullen de hen toekomende medaille thuis worden overhandigd.

Op een vraag van de Voorzitter zegt dhr. W. Verchure toe een P.T. in de Biesbosch te willen organiseren, dhr. J. Pennings zal assisteren. Dhr. J. van Dam wil komend voorjaar naar Zuid Frankrijk, wie wil kan zich aansluiten. Verder is er niemand beschikbaar.

De Secretaris vraagt om, als er toch nog belangstelling is om iets te organiseren, dit uiterlijk 16 januari 2001 te laten weten. Dan kan het nog opgenomen worden in het volgende clubblad.

8. Rondvraag. Een lid vraagt of de notulen van de bestuursvergadering toegestuurd kunnen worden aan de leden. De Secretaris antwoordt dat wat tijdens de vergaderingen van het bestuur besproken wordt binnen het bestuur blijft. Dhr. V.d. Broek heeft een vraag over een warmwaterleiding. De Voorzitter wil dit doorschuiven naar de Technische Commissie, wie neemt het voortouw? Geen reactie. Een lid vraagt of er kans op besmetting met veteranenziekte is verbonden aan het warm worden van het drinkwater in de tank naast de motor. De Secretaris antwoordt dat dit risico er alleen is als dit water fijn verdeeld wordt, bijv. onder een douche. Een besmetting via het mond- darmkanaal is niet mogelijk.

Om stralingswarmte tegen te gaan kan men de tank aan de kant van de motor isoleren.

Dhr. Debets heeft een omvormer gekocht van 12 V naar 220V maar deze geeft een blokspanning i.p.v. een sinusvormige spanning. Wie weet een oplossing? Een lid antwoordt:

Een nieuwe, duurdere omvormer kopen. Dhr. Debets vraagt wie er ervaring heeft met een watergesmeerde schroefas en waar hij deze heeft laten inbouwen. Een lid antwoordt dat hij al jaren zo'n schroefas heeft en dat dit goed gaat. Een lid zegt dat er milieuvriendelijke olie en vet beschikbaar zijn, alleen nog niet in kleine hoeveelheden. De Secretaris adviseert dat Vetus-Den Ouden watergesmeerde schroefassen levert en laat inbouwen door zijn dealers. Dhr. du Chatinier vraagt of het mogelijk is het nummer van de GSM-telefoon in de ledenlijst op te nemen. De Penningmeester zegt dat mogelijk is voor wie dit wil. Dhr. Sybesma maakt zijn complimenten voor de opmaak en de inhoud van het clubblad, de Vergadering betuigt met applaus zijn instemming.

Dhr. Debets heeft een omvormer gekocht van 12 V naar 220V maar deze geeft een blokspanning i.p.v. een sinusvormige spanning. Wie weet een oplossing? Een lid antwoordt:

Een nieuwe, duurdere omvormer kopen. Dhr. Debets vraagt wie er ervaring heeft met een watergesmeerde schroefas en waar hij deze heeft laten inbouwen. Een lid antwoordt dat hij al jaren zo'n schroefas heeft en dat dit goed gaat. Een lid zegt dat er milieuvriendelijke olie en vet beschikbaar zijn, alleen nog niet in kleine hoeveelheden. De Secretaris adviseert dat Vetus-Den Ouden watergesmeerde schroefassen levert en laat inbouwen door zijn dealers. Dhr. du Chatinier vraagt of het mogelijk is het nummer van de GSM-telefoon in de ledenlijst op te nemen. De Penningmeester zegt dat mogelijk is voor wie dit wil. Dhr. Sybesma maakt zijn complimenten voor de opmaak en de inhoud van het clubblad, de Vergadering betuigt met applaus zijn instemming.

Dhr. Debets heeft een omvormer gekocht van 12 V naar 220V maar deze geeft een blokspanning i.p.v. een sinusvormige spanning. Wie weet een oplossing? Een lid antwoordt:

Een nieuwe, duurdere omvormer kopen. Dhr. Debets vraagt wie er ervaring heeft met een watergesmeerde schroefas en waar hij deze heeft laten inbouwen. Een lid antwoordt dat hij al jaren zo'n schroefas heeft en dat dit goed gaat. Een lid zegt dat er milieuvriendelijke olie en vet beschikbaar zijn, alleen nog niet in kleine hoeveelheden. De Secretaris adviseert dat Vetus-Den Ouden watergesmeerde schroefassen levert en laat inbouwen door zijn dealers. Dhr. du Chatinier vraagt of het mogelijk is het nummer van de GSM-telefoon in de ledenlijst op te nemen. De Penningmeester zegt dat mogelijk is voor wie dit wil. Dhr. Sybesma maakt zijn complimenten voor de opmaak en de inhoud van het clubblad, de Vergadering betuigt met applaus zijn instemming.

9. Sluiting De Voorzitter sluit om 15.20 uur het officiële deel van de vergadering en kondigt de pauze aan.

10. Na de pauze krijgt dhr. J. van Dam het woord over zijn brief en vragenlijst inzake een

geschiedschrijving van de Doerak. Een lid merkt op dat Pro Aqua veel gegevens over de Doerak heeft. Dhr. Van dam antwoordt dat Pro Aqua zijn archief niet ter beschikking stelt. De Voorzitter vraagt wie van de leden al zijn gegevens aan dhr. Van Dam wil geven. Er is weinig respons. De Voorzitter stelt voor om in het clubblad een oproep te plaatsen aan de leden om een vragenlijst op te vragen bij dhr. Van Dam. Deze zal de lijst dan toesturen aan dit lid. Dhr. Van Dam is het hier niet mee eens, hij wil de vragenlijst laten bijsluiten bij het clubblad.

Na enig overleg tussen Voorzitter en Secretaris wordt besloten een oproep in het clubblad te plaatsen.

Dhr. Van Dam vraagt of zijn brief vergeleken is met de uitkomsten van de enquête.

De Secretaris antwoordt dat dit niet het geval is geweest.

Op een vraag van de Secretaris of er nog vragen en/of opmerkingen zijn over de uitkomsten van de enquête zijn komt uit de Vergadering geen antwoord.

De Secretaris vat de uitkomsten samen met de vaststelling dat velen veel willen van de Doerakclub maar dat maar weinigen zich geroepen voelen daaraan bij te dragen en dat de Doerakclub dit gemeen heeft met veel andere verenigingen.

Na afloop nemen ca. 38 leden deel aan de gezamenlijke maaltijd in het Voorhuis.

Santpoort, 28 november 2000

Voorzitter

Secretaris



Van de redactie ,

Allereerst wil ik , ook namens Lies , allen die ons door middel van een kaartje of telefoontje (zelfs vanuit het buitenlandse vakantieadres) tijdens en rond mijn ziekenhuisopname hun belangstelling hebben betoond hartelijk daarvoor bedanken . Uw belangstelling was werkelijk hartverwarmend , op zo 'n moment kom je er achter wie je werkelijke Doerakvrienden zijn .

Met mijn gezondheid gaat het gelukkig weer de goede kant op en we zien met verlangen het nieuwe vaarseizoen tegemoet .

En dit seizoen is voor ons al een beetje begonnen met ons jaarlijkse bezoek aan Boot Holland te Leeuwarden . Holiday Boatin uit Sneek nog bedankt voor de vrijkaarten , we hebben samen met onze Doerakvrienden Ary en Zwaantje ons best vermaakt .

Het prettige van deze beurs is dat je in een middag alles kunt bekijken wat er voor een motorboot – vaarder aan nieuwe snuffjes op de markt zijn gekomen . Ga je naar de Hiswa of Boot Düsseldorf dan loop je op het laatst met je tong op je schoenen en vaak langs stands die je totaal niet interesseren . Natuurlijk hebben we onze traditionele Marrekritewimpel gekocht want als je door Friesland vaart kan en mag je die niet missen !

Wat de kopij voor dit voorjaarsnummer betreft mag ik niet mopperen hoewel het kan altijd beter , ik kan me niet voorstellen dat er vanuit de westelijke en zuidelijke provincies niet wat meer regionaal nieuws bekend zou zijn .

Waar ik echt wel blij mee ben zijn de stukken van Frank Koorneef ; het ziet er naar uit dat eventueel met medewerking van Johan Dam een basis is gelegd voor een Doerakerinneringsboek , wij zien vol belangstelling de vervolgedities tegemoet .

Onmisbaar waren ook weer de ontboezemingen van Peet Suur en met name zijn reactie op het verloop van de najaarsvergadering kan ons allen tot nadenken stemmen .

Ik hoop dat velen van u de moeite zullen nemen om onze voorjaarsvergadering te bezoeken en dat deze in een vriendschappelijke sfeer zal verlopen . Het programma dat u geboden wordt lijkt mij zeker de gang naar Maarsbergen waard !

Een goed en gezond vaarseizoen 2001 en als het even kan met veel zon en niet al te veel wind toe – gewenst door ,

==== Herfstvergadering 2000 =====

De vergaderingen van de Doerakclub zijn doorgaans hoofdzakelijk gezelligheidsbijeenkomsten . Veel zaken van eminent belang zijn er meestal niet aan de orde . De vereniging heeft geen eigen bezit , zoals een jachthaven of een clubhuis en de enige keer dat het bestuur verantwoording moet afleggen over het gevoerde beleid gaat het over het beheer van de financiën .

Omdat er twee vergaderingen per jaar zijn is er één in het voorjaar en één in het najaar . De leden die elkaar een hele winter niet gezien of gesproken hebben of verwachten dat ze dat de in aantocht zijnde winter ook niet zullen doen , komen hoofdzakelijk om hun Doerakvrienden daar te ontmoeten en eventueel om samen met hun een stukje of wat meer te eten .

Het bestuur heeft meestal een gemakkelijke taak . Na de obligate acceptatie van de notulen komen de bij het bestuur binnengekomen berichten en mededelingen aan de beurt , waar sommige leden hun voordeel mee kunnen doen en anderen met belangstelling naar luisteren .

Waar het omgaat , dat is de DOERAK . De DOERAK is in de club het bindende element . Alleen als eigenaar van een Doerak kun je lid zijn van de vereniging ; zo was het altijd en zo moet het blijven . Er is geprobeerd hieraan te tornen en dat moet niet . Wie na de verkoop van zijn boot de contacten met de club wil handhaven , kan donateur of wanneer men dat vriendelijker vindt klinken ondersteunend lid worden

Het enige wat hierbij verloren gaat is het stemrecht , alsmede het actief of passief kiesrecht ,terwijl wel aan alle evenementen mag worden deelgenomen , mits zonder boot . Dit laatste om te voorkomen , dat aan een pinkster-, zomer-, ster- en /of puzzeltochten zal worden deelgenomen met andere typen boten dan een Doerak . In de vergadering was voor dit standpunt duidelijk een grote meerderheid geporteerd .

Tot zover bleef het heel gezellig .Een groot aantal nieuwe leden stelden zich voor en proefden voor het eerst de sfeer binnen de club . En ditmaal , voor de eerste keer in de achtentwintig jaar van mijn lidmaatschap , werd die toch altijd gezellige sfeer geweld aangedaan .

Er was een excuus . Zowel de voorzitter (ad interim ?) , als ook de vice - voorzitter , waren door ziekte verhinderd de vergadering bij te wonen . De leiding werd voor deze keer in handen gelegd van de pas tot het bestuur toegetreden heer Ruby Scholts , van wie niet mocht worden aangenomen , dat hij , onvoorbereid als hij was op deze taak , alle ins en outs al zou beheersen .En daar maakte èen lid op een onaangename wijze misbruik van .

Het ging om het idee van dit lid om de geschiedenis van de Doerak in geschrift vast te leggen en hij had een concept - enquête ontwikkeld met een ongedachte veelheid aan vragen die voor een deel , met betrekking tot de ontwikkeling , waar het hem om ging , in mijn optiek volstrekt irrelevant waren.

Nu doorkruiste deze oprisping de enquête die door het bestuur was uitgevoerd om de wensen en verlangens van de leden beter te kunnen peilen en aan twee van zulke onderzoeken naast elkaar bestond op dat moment geen behoefte .

Het bestuur , dat door het betreffende lid van zijn "brainwave" op de hoogte was gesteld ,vond het daarom te vroeg om daarop te reageren , wat wellicht niet echt verstandig was . En deze situatie ont-aardde eerst voor de pauze en later daarna in een oeverloos gedram van dat lid . En ik kan mij voor-stellen dat menig nieuw lid zich toen heeft afgevraagd , waar ben ik in terecht gekomen ?

Nou , laat ik deze leden dan hierbij geruststellen . Dit was een incident , een gebeurtenis de Doerak-club vreemd . En dat mag zo nooit meer gebeuren.....!

Uithoorn , 8 december 2000

Peet Suur .

-0-0-0-0-

===== Welkom nieuwe leden =====

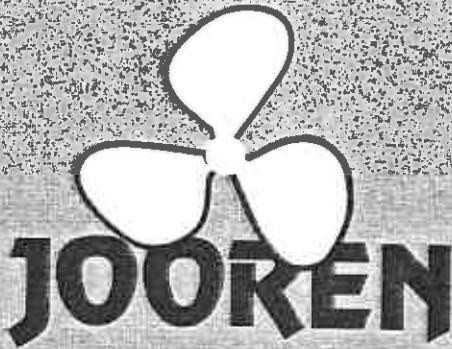
Het is ons een genoegen onderstaande leden hartelijk welkom te heten in onze Doerakclub We hopen dat deze leden zich snel zullen thuisvoelen in een club van leden van allerlei rang en stand maar met de zelfde afwijking : zij zijn eigenaar van zo'n eigenwijze Doerak !!!

REC	CODE	DATLID	NAAM	INITS	PLAATS
508	Lid	3-1-00	Kolff	J.	Hooghalen
509	Lid	4-1-00	Vork	J.W.A.	Bodegraven
510	Lid	25-1-00	Zwetsloot	C.L.U.	Lisse
511	Lid	27-1-00	Kesteren	E.T.C.van	Doornenburg
512	Lid	27-1-00	Velthuis	W.	Doornenburg
513	Lid	7-2-00	Lindner	A.	Voorschoten
514	Lid	16-2-00	Bakker	J.L.	Leidschendam
515	Lid	15-3-00	Sandwyk	H.van	Doetinchem
517	Lid	14-4-00	Alink	O.Th.H.	Amsterdam
518	Donat	24-4-00	Holiday Boatin		Sneek
519	Lid	28-4-00	Ootes	J.M.	Santpoort Zuid
520	Lid	3-5-00	Nobel	P.A.J.	Zoetermeer
521	Lid	11-5-00	Roelofsen	R.	Diemen
522	Lid	12-5-00	Stikker	M.	Zeist
523	Lid	16-5-00	Julien	J.G.B.	Eindhoven
524	Lid	18-5-00	Erp	W.H.van	Elst Gld
525	Lid	25-5-00	Smith	H.	Amsterdam
526	Lid	1-6-00	Melchior	M.H.A.	Buren Gld
527	Lid	15-6-00	Broeklander	J.	Beilen
528	Lid	4-7-00	Kuurman	T.	Apeldoorn
529	Lid	5-7-00	Bulk	A.	Hillegom
530	Lid	13-7-00	Kerkhoven	F.J.	Vlaardingen
531	Lid	27-7-00	Meijboom	W.	Lollum

532	Lid	9-8-00 Passet	W.M.	Ryswyk ZH
533	Lid	16-8-00 Holt	E. in 't	Putten
534	Lid	23-8-00 Steen	J. van der	Vlaardingen
535	Lid	24-8-00 Verdijk	J.	Hilversum
536	Lid	28-8-00 Napel	M.R. ten	Apeldoorn
537	Lid	29-8-00 Nieuwenhoven	T.S. van	Wolvega
538	Lid	30-8-00 Hartgers	M.	Huissen
539	Lid	30-8-00 Knol	P.	Huissen
540	Lid	31-8-00 Repko	J.P.A.	Assendelft
541	Lid	19-9-00 Deinert	E.G.M.	Zeewolde
542	Lid	3-10-00 Stofk	C.	Zwijndrecht
543	Lid	3-10-00 Bonder	A.	Apeldoorn
544	Lid	10-10-00 Laan	H.v.d.	Arkel
545	Lid	17-10-00 Smeenk	H.	Zutphen
546	Lid	24-10-00 Steenbergen	G.H.	Leiden
547	Lid	24-10-00 Grootsholten	J.W.M.	Monster
548	Lid	24-10-00 Hemmes	Th.H.	Breda
549	Donat	7-11-00 Bootsman	H.	Bunschoten
550	Lid	21-11-00 Berg	J.E. van den	Naarden
551	Lid	28-11-00 Mulder	B.	Papendrecht
552	Lid	28-11-00 Schrijen	G.J.	Oirsbeek
553	Lid	28-11-00 Sinnema	R.	Joure
554	Lid	28-11-00 Dekker	P.	Amsterdam
555	Lid	28-11-00 Ulsen	W.H. van	Almere
556	Lid	5-12-00 Schutten	E.	Dieren
557	Lid	12-12-00 Fijman	W.J.	Apeldoorn
558	Lid	19-12-00 Vries	A.M.A. de	Apeldoorn



JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN 'DE SCHROEVEN DOKTER'



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

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

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

JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN - PAPENDRECHTSESTRAAT 2A
DORDRECHT - TEL (078) 6133831 - FAX (078) 6317795
WWW.JOORENPROPELLERS.NL



ATTENTIE!

STUUR UW BESCHADIGDE SCHROEF OP!
(VORDELIJG MET DE P.T.T. BIJV. 10 KG VOOR CA. f15,-)

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

OF

MAAK EEN AFSPRAAK EN WACHT OP DE REPARATIE

*vooral prijsopgave mogelijk als de schroef binnenkomt!

Aan: Jooren Scheepsschroeven
Papendrechtsestraat 2A
3313 CT Dordrecht
Holland

Afz.: _____

pleziervaarttuigen - beroepsvaart

===== Ingezonden brief =====

Beste Doerakclubleden ,

Vanmorgen kregen we de najaarseditie van het clubblad " De Doerak ". Nog diezelfde avond had ik hem helemaal uitgelezen , heerlijk al die gezellige verhalen en nuttige informatie .

Al lezend dacht ik , ik heb zelf ook wel een verhaal te vertellen over onze Doerak 850 , " De Klapmuts " . Dus besloot ik nog diezelfde avond alles op papier te zetten .

Laat ik beginnen met ons (mijn man en ik) even voor te stellen .

Wij zijn Gerrie en Joop Meester uit Enschede en sinds de zomer 1999 lid van de Doerakclub . De aanleiding tot dit lidmaatschap was de aanschaf van onze eerste boot een Doerak 600 , mijn man is al dertig jaar gek op water en varen en vooral in de omgeving van Giethoorn . Hij zegt dat dit komt omdat zijn familie oorspronkelijk uit Oldemarkt en Kalenberg komt (het zit hem dus in de genen } . Al sinds een jaar of zeven komen we 's zomers geregeld in het weekend naar Giethoorn en omgeving om te genieten van de natuur , het water en om " bootjes te kijken " .

Van het zelf een boot kopen moest ik tot 1997 niets weten . Ik had genoeg smoezen om dit jaren tegen te kunnen houden . Maar in de zomer van 1997 had mijn zwager zijn vaarbewijs gehaald en om te testen of een schip iets voor hem en zijn vrouw was huurde hij samen met ons een boot .

Dat was onze eerste kennismaking met een Doerak (1050 AK)

Na een week varen stond voor mijn zwager en zijn vrouw vast dat ze geen boot zouden kopen want :

A. , ze waren te onervaren en

B. , voor beginners toch al te oud .

Wij daarentegen (11 jaar jonger) waren zo enthousiast geworden dat we vanaf toen serieus zijn gaan denken over de aanschaf van een Doerak .

Naar aanleiding van een hele nare gebeurtenis zijn we begin 1999 op zoek gegaan naar een voor ons geschikt schip . Dat het een Doerak moest worden stond al vast , we wilden niet meteen zo'n grote want we hadden absoluut geen enkele ervaring met varen .

Zo kwamen we dus bij Pro Aqua in Meppel terecht en daar vonden we een " dot " van een Doerak 600 . We hebben hem eerst van binnen helemaal opgeknapt met nieuwe bekleding , gordijnen en het nodige schilderwerk . We gaven het de naam " Master " .

Toen moesten we nog een ligplaats zoeken , bij onze tochtjes naar Giethoorn gingen we vaak , op weg naar huis , even over Belt - Schutsloot om bij de Jachthaven " De Waterlelie " iets te drinken en te genieten van het prachtige uitzicht op al die boten in de haven . We zeiden dan steeds weer tegen elkaar " een bootje hebben en dan in dit haventje liggen , dat is toch wel het mooiste dat je kunt bedenken " .

Dus wij op naar Klaas Slagter en gevraagd of hij voor ons een plaatsje had . En warempel , het was meteen geregeld . We waren de koning te rijk met ons bootje en het mooie plekje in de haven .

U kunt zich vast nog wel die prachtige zomer van 1999 herinneren . We hebben twaalf weken achter elkaar genoten van alles . We hebben met vele vriendelijke mensen kennis gemaakt en veel van hen geleerd over de Doerak en het varen . Iedereen stond altijd klaar bij het afvaren of bij het aanleggen om een lijntje aan te pakken . Waarschijnlijk ook uit voorzorg en bezorgdheid voor hun eigen schepen , want wij waren het meest onervaren schipperspaar uit de hele haven .

Maar al doende leert men en aan het einde van het vaarseizoen kregen we leuke complimenten voor onze vaarkunst .

De ervaring , die zomer , op het water had ons geleerd dat het hebben van een vaarbewijs geen overbodige luxe is en besloten wij bij de E.W.V. (Enschedese Watersport Vereniging) ons vaarbewijs te halen .In februari 2000 hadden we klein vaarbewijs 1 en 2 .

In het voorjaar hebben we onze " Master " ook aan de buitenkant opgeknapt en in mei zijn we weer naar onze stek in Belt - Schutsloot gevaren . Alles was naar zin behalve? De slaapplaatsen , we moesten iedere avond de beide banken ombouwen tot ons bed .Op zich best te doen ware het niet dat ik dit - i.v.m. mijn gezondheid - een steeds zwaarder karwei ging vinden .Een iets grotere Doerak met een achterkajuit dat leek ons ideaal .

Dus waren we links en rechts aan het kijken of er ergens voor ons een grotere Doerak te koop was . Tijdens Hemelvaartdag vernamen we - dat nota bene twee steigers van ons af - een Doerak 780 AK te koop was !!!

Wat hierna volgde was een nare ervaring , we zullen de details niet beschrijven maar het einde van het verhaal was , dat we onze boot al bij Pro Aqua te koop hadden liggen en dat de door ons beoogde Doerak , 24 uur vòòr de afgesproken koop , was verkocht . Dit had tot gevolg dat we in het Pinkster -weekend geen schip hadden om mee te varen en daarom de Pinkstertocht in Giethoorn hebben gemist . Na het lezen van het verslag hierover spijt het ons nog veel meer .

Maar een week later kregen we een goede tip via een ons zeer goed gezinde havenmeester (Klaas Slagter van de Waterlie) . Er lag in de haven een Doerak 850 te koop .De eigenaar moest wegens gezondheidsproblemen de boot verkopen en stond op het punt deze naar Meppel te brengen . Dat was niet tegen dovemansoren gezegd en we waren al bij de boot aan het kijken toen de eigenaar arriveerde . Deze was heel verbaasd over ons aanbod de boot te kopen .

We hebben toen een proefvaart gemaakt en ik was zo weg van dit schip dat ik mijn man lief doch dringend heb gevraagd een redelijk - niet af te slaan - bod te doen .De koop werd nog dezelfde dag gesloten .

Als jullie onze Doerak eens zien , we zijn vast van plan dit te laten gebeuren , dan pas begrijpen jullie wat ik bedoel .Eerst was ik een beetje teleurgesteld dat het geen 850 AK was , maar nu zijn we zo blij met de grote kuip en het gezellige tweepersoons bed in de voorpunt . Ik laat het bed gewoon liggen en trek er een hoes over van de zelfde stof als de gordijnen . De kajuit lijkt hierdoor nog groter !!!

Deze boot was van een echte " Doerakliefhebber " geweest , zoals de boot was onderhouden en in de verf zat , zowel binnen als buiten , was hij gewoon prachtig .Alles glom van de lak , de bekleding en een schone krachtige 53 pk Peugeot motor .

We zijn in juli drie weken met onze Doerak 850 door Friesland gevaren en wij willen voorlopig nergens anders meer heen en niets anders meer doen in de vakanties dan varen .Deze zomer waren we in de gelegenheid een leuk bijbootje te kopen , een houten zeilbootje met een stompe neus voor 3 à 4 personen net een mini Doerakje . We zijn dit bootje nu aan het schuren en het wordt in de Doerakkleur blauw met een witte rand geschilderd .

Volgende zomer varen we dan zo vaak we willen in de prachtige natuur van " de Wieden "

Tot slot wil ik nog wat vertellen over de naam van ons schip " Klapmuts " , we moesten er aan wennen maar na een paar dagen wilden we deze naam toch wel houden .

Eèn van de vorige eigenaren had ons een heel boekwerk nagelaten met alle technische gegevens van de motor , gasvoorziening , elektrische installatie , zelfs een heel verfschema was aanwezig . Hierbij was ook een verklaring van de naam .volgens hem was een “ klapmuts “ een zeiltje van een bepaald soort zeilboot . Maar volgens een kennis die ons deze zomer bezocht , is klappmuts ook de naam van een zeehondensoort (opgezocht in de boeken } . Misschien zijn beide verklaringen wel juist , wellicht is er iemand die dit kan bevestigen of is er wellicht nog een andere uitleg .

Zo , dit was mijn verhaal over onze trots de Doerak 850 “ Klapmuts “
We hopen het komende seizoen meer mensen en boten van de Doerakclub te leren kennen .

Alvast een goede vaart en tot ziens .

Gerrie en Joop Meester .

Noot van de redactie . Wij zijn ook eens gaan snuffelen in de boeken en vonden in de Grote van Dale de volgende toelichtingen :

Vroeger had je een mannenmuts met oorkleppen die gewoonlijk opgeslagen waren . Een soort blaasrobber , een zeeroofdier met aan de kop een blaasvormige zak die bij vechtpartijen opgeblazen werd . Ruimte onder de helmstok bij sommige scheepjes , de boeier heeft een open stuurstoel met een klapmuts . Ondiepe porseleinen kom . Metalen bekledsel van het vooreinde van een molenas om dit tegen de regen te beschermen . Versierde afdekking van de makelaar bij de paltrokmolens . Driehoekig zeil boven het bovenbramzeil . Kletskaus .

Dus keuze genoeg voor de familie Meester welke oorsprong zij aan de naam van hun Doerak 850 te denken mee te geven .

===== Zingende schroef =====

Laatst lezen wij in het tijdschrift Motorboot een artikeltje over het probleem van een zingende schroef . De klacht was dat bij een bepaald toerental de schroef een zingend geluid gaat maken en bij wat meer - of minder gasgeven dit euvel was opgelost . Het antwoord en advies luidde als volgt . Het zingen van een schroef komt door het in trilling raken van de schroef - bladen . Trillingen vertalen zich (laten zich horen) in geluid .Hoe hoger het aantal trillingen per seconde (de frequentie) , hoe hoger het geluid . Het probleem zal zich voordoen bij het zogenaamde kritische toerental van de schroef .De oorzaak is vaak gelegen in de dunne randen van de schroef - bladen , waardoor deze beweeglijker worden . Het probleem is te verhelpen bij een leverancier van schroeven . De randen van de bladen worden dan verzwaard en afgerond .

Noot van de redactie :In dit verband is wellicht het artikel - elders in dit blad - over de fa. Jooren Scheepsschroeven , aanleiding ,voor de Doerakclubleden met een zingende schroef , eens contact met deze firma op te nemen . Overigens is door mij aan mijn eigen boot het euvel enigszins verholpen door de randen van de schroefbladen iets af te ronden . Volgend winterseizoen gaat mijn boot weer op de kant en dan zal ik de bladen nog wat afronden in de hoop dat het zingen dan voorbij is .

==== Regionaal Nieuws ====

Groningen. Met de realisatie van een nieuw vaartraject tussen Bellingwolde en Nieuweschans (Oost - Groningen) is een rechtstreekse route tussen Ter Apel en Nieuweschans vervolmaakt. De bestaande route via het Veendiep en de Westerwoldse A blijft bestaan als vaarweg voor kleinere boten. In de toekomst komt een nieuwe vaarverbinding naar de regio Duitsland. Om de vaarverbinding tussen Bellingwolde en Nieuweschans optimaal te maken wordt de Rhederbrug verhoogd. Bovendien worden de Leidijksbrug, de Wymeertsterbrug en de Boneschanskerkbrug beweegbaar gemaakt. Deze vier bruggen krijgen een bedieningssysteem dat door de vaarrecreant zelf te bedienen is. Ook de brug bij Klein Ulsda wordt een zelfbedieningsbrug. De werkzaamheden kunnen voorjaar 2001 gereed zijn.

Een rondje Schildmeer - Siddeburen - Hellingum is in de nabije toekomst mogelijk. De oude Schipsloot wordt hergraven evenals de gedempte gedeelten van de Verlengde Uiterburen - Sloot. Vanaf Hellingum kunnen motorboten via de Haansvaart, die verbreed en verdiept moet worden, weer naar het Schildmeer. Om het circuit compleet bevaarbaar te maken moeten enkele sluizen en bruggen aangelegd worden. Het geheel is geraamd op zo'n negentien miljoen gulden.

De gemeente wil de haven in Oude Pekela renoveren, naast de gebruikelijke voorzieningen als toilet gebouwen en stroomaansluitingen komt er een extra bunkerplaats. Onderzocht wordt of het Pekeler Hoofddiep moet worden uitgediept.

Friesland.

De vaarwegverbinding tussen Drachten en het Lauwersmeergebied zal opgewaardeerd worden en onder de naam Lits - Lauwersmeerroute een grotere bekendheid gaan krijgen. De Stroobosservaart gaat hierin een cruciale rol spelen met 450 nieuwe aanlegplaatsen. Met het bevaarbaar maken van de route vanuit Drachten via Opeinde en Eastermar is de eerste aanzet daartoe reeds gegeven. De totale route zal bereikbaar zijn voor boten met een doorvaarhoogte van 2.85 meter. Overigens heeft men bij de bouw van de drie nieuwe bruggen over de Opeindervaart een meetfout gemaakt. De doorvaarhoogte is geen 3.35 meter, maar minstens 8 centimeter lager. De oorzaak is slordigheid door de meetploeg van de provincie. Voor het bepalen van de juiste hoogten maken de overheden gebruik van zogenaamde hoogtebouten, welke door Rijkswaterstaat in gevels worden aangebracht. In 1998 heeft Rijkswaterstaat een bout aangebracht omdat deze los zat, deze bout is echter 8 centimeter lager geplaatst. Pas na het gereedkomen van de drie bruggen heeft Rijkswaterstaat gemeld dat één en ander niet klopt. De gemeente en provincie zijn niet van plan het werk over te doen, hooguit kan bij een onderhoudsbeurt de houten fietsbrug 5 centimeter opgevijseld worden.

Harlinger Zuiderhaven wordt geschikt gemaakt voor de recreatievaart. De nieuwe inrichting van de Zuiderzeehaven in Harlingen begint vaste vormen aan te nemen. De damwand op locatie van de voormalige werf is inmiddels geslagen. Niet de volledige haven wordt gebruikt voor recreatievaart, naast de roeisloepen en de bruine vloot bij het centrum blijft ook ruimte voor een aantal kleine schelpenkotters.

Nieuwe passantenhaven in Oldeberkoop. Op een afstand van honderd meter van de huidige haven komt in Oldeberkoop een nieuwe passantenhaven met een capaciteit van 20 boten in plaats van de huidige 10 plaatsen. Oldeberkoop is een prettige tussenstop voor de "turfroutevaarders", je kan kiezen uit een gratis Marrekriteplek aan het Tjongerkanaal of dicht bij het dorp in de

passantenhaven met zijn toiletgebouw en witte fietsen .De brug bij Mildam over het Tjongerkanaal zal geautomatiseerd worden .Waarschijnlijk zijn de werkzaamheden voor het seizoen 2002 gereed .Geen bruggeld bij de Zandslootbrug . Voor de Zandslootbrug bij Terhorne hoeft straks geen brug - geld meer te worden betaald .De provincie Fryslân en de gemeente Boarnsterhim hebben bruggen geruild waardoor de gemeentelijke Zandslootbrug in eigendom komt van de provincie en de provinciale bruggen over de Nes bij Akkrum naar de gemeente gaan . De brug over de Zandsloot zal op afstand worden bediend vanaf de sluis bij Terhorne .

De haven De Veenhoop Watersport & Recreatie in de Friese buurtschap De Veenhoop breidt uit . Nog vòòr het komend vaarseizoen komen er 35 vaste en 15 passantenplaatsen bij . Verder komt er bij de jachthaven een watersportwinkeltje .

Sneek bouwt een aquaduct onder de Houkessloot . Dit is nodig omdat de nieuwe aan te leggen rondweg de belangrijkste vaarverbinding tussen Sneek en het Snekermeer kruist . Een brug zou de scheepvaart zoveel hinderen dat men bang is voor een terugloop van waterrecreanten .Het is alleen de vraag of het aquaduct een stalen of een betonnen tunnel gaat worden . De welstandscommissie geeft de voorkeur aan de betonnen uitvoering . De gemeente verwacht dat de scheepvaart de komende zomer weinig overlast zal ondervinden en de recreatievaartuigen kunnen er - voorzichtig varend - zeker langs .

Sneek start dit jaar ook met de ontwikkeling van de Middelseeroute en het graven van een nieuw verbindingskanaal tussen de Oudvaart en de Zwette een brug over de Oudvaart wordt verhoogd . De nieuwe route wordt geschikt gemaakt voor boten met een doorvaarhoogte van 2,50 meter en verbindt de steden Leeuwarden , Franeker , Bolsward en Sneek met elkaar . Sneek zal ook andere gemeenten warm maken voor deze route , dit betekent dat de bruggen over de Zwette bij Scharnegoutum Dearsom en Oosterwierum en de Bozummervaart aangepast moeten worden .Verwacht mag worden dat deze route over twee jaar gereed zal zijn , hiermede wordt dan een belangrijke alternatieve vaar - weg tussen Sneek en Leeuwarden in gebruikgenomen en kan het drukke Prinses Margrietkanaal vermeden worden .

Joure begint een dwanghaven voor illegale afmeeders . Bootjes op illegale plaatsen komen voortaan in Skarsterlân aan de ketting . Bepaalde lieden mijden de jachthavens om zo liggeld te besparen . Ze meren hun boot af op een achterafplek aan een poel of in een opvaart , niet alleen in het vaar - seizoen maar dikwijls het hele jaar door .Skarstelaan legt de bezitter van het recreatievaartuig eerst een boete op . Als dat geen resultaat heeft dan krijgt de bootbezitter met een dwangsom te maken met een maximum van f 25.0000 . Als een aantal weken zijn overschreden wordt de boot naar de dwanghaven gesleept . De dwangsom van f 1000 . per week loopt door naar het maximum , komt de eigenaar dan nog niet over de brug dan wordt de boot na enige maanden geveild .

Grou wordt door een beweegbare brug beter bereikbaar en mag van de rechter verder gaan met de aanleg van een (smalle) beweegbare brug in de Garde Jagerswei . De recreatievaart kan dan vanaf het Prinses Margrietkanaal het centrum van Grou beter bereiken . Op de plek waarde brug komt ligt nu een ruim vier meter lange dam , komende van het Prinses Margrietkanaal moeten de vaarrecreanten nu nog een omweg van een kilometer maken om de havens van Grou te kunnen bereiken . De brug zal op afstand bediend gaan worden . De doorvaart wordt onderdeel van de staande - mastroute in Friesland , helaas zal deze totale route nog wel even op zich laten wachten . Gebleken is dat er nu reeds gerekend wordt op een forse overschrijding van 6.3. miljoen . De aankoop van de benodigde gronden vallen òf duurder uit òf stagneren door de tegenwerking van de plaatselijke boerenbedrijven . Ook de woonbooteigenaren en buurtbewoners maken bezwaren tegen de route en maken gebruik van het recht van bodemberoep . Daarnaast is men bang voor de landelijke rust van de Wergeasterfeart door de stijging van het aantal doorvaarten van zo'n vijfduizend naar zo'n dertigduizend via de betrekkelijk smalle vaart . Door de aanleg van een nieuwe Fonejachtbrug zal ook de bruine vloot

door deze vaart moeten varen . Het is jammer als zo'n prachtig project op de lange baan zou worden geschoven , het is triest dat het de gemeente Boarnsterhiem reeds twee wethouders heeft moeten kosten . Wat ook triest is dat binnenkort een fonkelnieuwe brug op de kant komt te liggen vanwege het simpele feit dat het kanaal waar deze brug overheen komt nog gegraven moet worden , de grondverwerving is nog niet rond en er lopen nog bezwaarschriften van omwonenden . Indien de brug in opslag bij het constructiebedrijf zou moeten dan kost dit de gemeente f 1000. per maand . Voorlopig liggen de werkzaamheden tot 2002 stil .

Kootstertille krijgt waarschijnlijk toch een jachthaven en dit jaar nog wordt hiermee begonnen . Rond de haven zullen zich allerlei bedrijven vestigen , zoals een jachtmakelaar , een scheepsreparatiewerf en horecabedrijven . De bedrijven krijgen 65 ligplaatsen tot hun beschikking voor de recreatie blijven er dan nog 75 over .De haven komt op het punt waar de Twijzelervaart en het Prinses Margrietkanaal samen vloeien .

Schema Skûtsjesilen seizoen 2001 : zaterdag 21 juli Grou, maandag 23 juli Veenhoop, dinsdag 24 juli Earnewâld, woensdag 25 juli Terherne, donderdag 26 juli Langweer, vrijdag 27 juli vrije dag , Zaterdag 28 juli Stavoren, maandag 30 juli Woudsend, dinsdag 31 juli Elahuizen, woensdag 1 augustus Lemmer (Leuwarden),donderdag 2 augustus Lemmer, vrijdag 3 augustus Sneek , er is dan gelijktijd Sneekweek.De aanvang van de wedstrijden is om 14.00 uur,de wedstrijd in Sneek begint echter om 13.00 uur. U moet er rekening mee houden dat de wedstrijdbanen in de normale vaarroutes kunnen liggen en deze zijn dan voor alle andere vaarweggebruikers afgesloten, de waterpolitie zal dit duidelijk kenbaar maken.

Drente .

Plan jachthaven bij Dieverbrug .Een groep nog onbekende ondernemers heeft plannen voor een jacht haven in de Drentse Hoofdvaart bij Dieverbrug . In de zomermaanden komen hier veel passanten en Dieverbrug is het verbindingspunt tussen de twee nationale parken het Drents - Friese Wold en het Dwingelerveld . De gemeente staat positief ten aanzien van het plan en beziet de economische haalbaarheid .

Overijssel.

Het Gelders - Overijssels samenwerkingsverband regio IJssel - Vecht ontwikkelt in West -Overijssel een nieuwe vaarroute .De vaarroute die dit jaar nog zou worden gelanceerd , koppelt vaarwegen met touristische routes op de wal . De vaarroute past in het streven van Overijssel om meer water - recreanten te trekken . En dan niet alleen als doorvaarroute naar Friesland maar ook als verblijfsgebied tussen Zuid-Nederland , IJsselmeer en Friesland . De vaarroute wordt gecombineerd met kano -, wandel - en fietsroutes . Verwijzingsborden in en langs de vaarwegen geven de recreant die informatie die op de (water) kaarten niet zijn vermeld .

Flevoland.

Men hoopt in juni gereed te zijn met de bouw van een minisluis tussen de Randmeren en Flevopolders bij het gemaal Lovink , tegenover Harderwijk . De sluis wordt buitendijks gebouwd en na het passeren ervan vaar je onder de dijk door naar de Hoge Dwarsvaart .De vaarmogelijkheden in en buiten de polder worden hierdoor aanmerkelijk uitgebreid .Hoewel met enige beperkingen , de sluis kolk wordt 20 bij 5 meter , dus het schutten van meerdere schepen tegelijk , is alleen mogelijk met kleinere boten .Het verval bedraagt 5.15 meter en de grootste boot die kan passeren is 14 bij 4 met een diepgang van 1.40 meter . De doorvaarthoogte van de vaste bruggen is 5.40 meter (terwijl de doorvaarthoogte van de sluis ca 7 meter bedraagt) en maakt dus alleen het gebruik door motorboten aantrekkelijk . Er komt geen zelfbediening , bediening zal plaatsvinden vanaf de Noordersluis bij Lelystad . Hier komt in de toekomst het centrale bedieningscentrum voor alle (provinciale) bruggen en sluizen in Flevoland .

Vernieuwde jachthaven Flevostrand bij Biddinghuizen geopend . De jachthaven heeft er 100 ligplaatsen bij gekregen zodat de capaciteit nu op 450 plaatsen is gebracht .In de nabije toekomst komen extra voorzieningen zoals douches en toiletten .

Ketelhaven in de gemeente Dronten moet een toeristische trekpleister worden met o.m. een jacht - haven voor ca. achthonderd ligplaatsen , vakantieappartementen , hotel , een kruidenier en een winkel met watersportartikelen en een jachtservice . Momenteel is Ketelhaven wegens gebrek aan faciliteiten bij de gemiddelde watersporter niet zo in trek . Als alles meezit wordt dit jaar begonnen met de jachthavenuitbreiding bij Ketelhaven .

Utrecht.

In de gemeente Breukelen is de restauratie van de Kraaiennestsluis van start gegaan . Sinds eind vorig jaar was de sluis in verband met gevaarlijke situaties gesloten . De verbinding tussen de Vecht en de Loosdrechtse Plassen via het Tienhovens kanaal , is al jaren slecht . Verwacht mag worden dat de sluis komend vaarseizoen weer in gebruik kan zijn . De gemeente Harderwijk wil de ligging van de stad aan het water beter benutten .De watersporter kan over enige jaren aan een levendige boulevard afmeren maar eerst moet het parkeerterrein van het Dolfinarium opschuiven naar de nieuwe oeververbinding op de plek waar nu nog de jachthaven de Knar gevestigd is . Inmiddels is met de bouw van het Aquaduct Veluwemeer een start gemaakt , hiermede wordt een belangrijke bottleneck - de Hardersluis - weggenomen . Het aquaduct kan in 2002 gereed zijn . Inmiddels is begonnen met de bouw van een vaste brug - met een doorvaarhoogte van zeven meter - over de huidige vaargeul naar de Hardersluis . In het midden van het Wolderwijd komt een vaargeul die recht op de brug aansluit en de watersporters bij Zeewolde meer ruimte geeft dan de huidige geul langs de kust van Flevoland .

Amersfoort wil met ontwikkelen van de Eemhaven de watersporter naar het hart van de stad lokken . Het gaat om het gebied tussen de spoorbrug bij de Koppelpoort en de basculebrug Brabantsestraat en de kades van de Grote Koppel en de Kleine Koppel tot aan de Geldersestraat . Er komt een passantenhaven met ca. vijftig ligplaatsen .In het historische Spijkerhuisje komen sanitaire voorzieningen . De werkzaamheden starten dit jaar en zijn in 2002 afgerond .

Vianen begint met de aanleg van een passantensteiger in de dode arm van het Merwedekanaal . Nog voor de sleepbootdagen op 25 mei 2001 zijn de veertig steigerplaatsen gereed .

Zuidholland.

Den Haag realiseert in het centrum een aanlegsteiger voor 26 recreateschepen . De ligplaatsen krijgen de beschikking over water en electriciteit en bij de Trekvliesweg komt een ondergrondse afvalcontainer . De haven ligt aan de doorgaande vaarroute van Delft naar Leiden maar is alleen bereikbaar voor schepen met een kruiphoogte van 2.28 meter , je ligt dan wel midden in het centrum van Den Haag op 150 meter afstand van het Binnenhof . Voor het gebouw van de Haagse Hogeschool worden aan de Verheeskade en de Cruquiuskade ook enkele aanlegplaatsen gerealiseerd . Langs de vaarroutes naar het Groene Hart komen zo'n vierhonderd nieuwe passantenplaatsen . Deze uitbreiding is onderdeel van het project " Duizend aanlegplaatsen in het Groene Hart " , zij worden verspreid door het gebied aangelegd onder meer in Gouda , Nieuwegein , Heemstede , Loosdrecht , IJmuiden , Vianen en langs de Vecht .

Brabant.

Bergen op Zoom haalt de recreatievaart naar het stadscentrum , dit is ondermeer noodzakelijk omdat de Theodorushaven onvoldoende ruimte biedt en omdat deze haven te ver van het centrum ligt . Daartoe zullen de vaarwegen naar het centrum worden open gelegd en zal de oude Vissershaven als passantenhaven met een capaciteit van ca. driehonderd ligplaatsen worden ingericht .

Limburg.

Venlo heeft een nieuwe passantenhaven , in de voormalige industriehaven zijn nieuwe steigers voor enige tientallen recreatievaartuigen gebouwd . De haven wordt door een landtong gescheiden van de Maas en ligt dicht tegen het oude stadscentrum . In het stadsdeel Blerick beschikt Venlo ook over een passantenhaven .

Zeeland.

Heeft een kwalijk plan . Men wil de Zeeuwse booteigenaren en de boottoeristen een vorm van vaarbelasting opleggen . De opbrengst van enkele miljoenen zou dan gebruikt kunnen worden voor het aanleggen en of onderhoud van steigers en de noodzakelijke ander voorzieningen . Omdat men vreest dat het regeringsplan van het heffen van vaarbelasting niet doorgaat , is de provincie op deze onzalige gedachte gekomen om eigenhandig een vaarbelasting in te voeren .

-0-0-0-0-

==== Jooren Scheepsschroeven ====

Van de heer Kees Jooren , eigenaar / directeur van de firma Jooren Scheepsschroeven te Dordrecht ontvingen wij een interessant artikel over zijn bedrijf waarvan wij het volgend resumé hebben gemaakt .

Als je het bedrijf aan de Papendrechtsestraat te Dordrecht binnenkomt zie je direct dat je bij een scheepsschroeven specialist in huis bent . Een grote hoeveelheid nieuwe schroeven stralen je tegemoet , stralend omdat het gaat om gepolijste bronzen schroeven . Sommige zijn reeds voorzien van de naam van het schip waarvoor ze bestemd zijn , het zijn de reserve schroeven voor allerlei binnenvaartschepen , sleepers , particuliere schepen enz . Hier en daar liggen stapeltjes schroeven voor de kleinere jachten .

De schroeven die Jooren zelf produceert zijn gebaseerd op de " B " series volgens het systeem Wageningen , modellen waarnaar ca. negentig procent van alle schroeven wordt gemaakt .

De drie - en vierblads Jooren - schroeven hebben een wat groter bladoppervlak waardoor volgens de heer Jooren het rendement is verhoogd . De vorm daarvan is gegroeid vanuit de praktijk , een bedrijfspraktijk die reeds op vier generaties is gebaseerd en waar men intensief op zoek was en is naar verbeteringen .

Het bedrijf laat de schroeven gieten in eigen mallen van klein tot een maximum van 2250 cm . De ruwe gietstukken worden door de medewerkers geslepen , gebalanceerd in speciale geluids - en stofdichte cabines . Weer andere medewerkers zijn bezig met het oplassen (opdekken heet dit in de vaktaal) om de versleten bladen van oude schroeven weer van meer vlees te voorzien , of met het repareren van beschadigingen door deze ook op te lassen . De " zingende schroef " uit het artikel elders in dit clubblad zou op deze wijze behandeld kunnen worden .

Een veel voorkomend karwei is het verzetten van de spoed van de schroef , het zal duidelijk zijn dat je zoiets niet zomaar doet , dit vraagt ook het nodige vakmanschap maar daar draaien ze bij Jooren

hun hand niet voor om. De bladen worden warm gestookt en op een mal of op het oog in de gevraagde stand gedrukt of geslagen. Hiervoor heb je niet alleen sterke armspieren nodig maar ook het geoefende oog van de vakman.

De heer Jooren zei tegen zijn schoonzoon toen deze in het bedrijf kwam "als je het niet naar je zin hebt, kan je nooit een goede schroef maken". Schoonzoon John, "ik heb het dus lang niet naar mijn zin gehad, want het heeft een behoorlijk lange tijd geduurd voordat ik goed zag hoe de lijn van het blad moet lopen, alleen een vakman ziet dat in één oogopslag." Hij wijst de interviewer de lijn op een groot blad aan maar de goede man heeft het kennelijk ook niet naar de zin. Het verschil van oogopslag blijkt als John er een meetapparaat opzet en de spoed meet. Werken op het oog is mooi maar meten is (zeker) weten en betaalt ook beter.

Is het mogelijk om na enkele uren weer te varen met een gerepareerde of nieuwe schroef, een nieuwe schroefas of vernieuwde lagers? Bij Jooren is dit mogelijk, zij kennen een klaar terwijl u wacht service en hebben daarvoor een werkelijk unieke werkwijze ontwikkeld.

De "klaar terwijl die hangt" service begon toen het bedrijf Jooren de oude kraan van de machinefabriek L. Straatman mocht gaan gebruiken, bij Jooren noemen zij het hun dok. De Straatmankraan die al duizenden boten een stukje omhoog tilde, of stoomketels en machines op hun plaats zette. Nadat Straatman ophield te bestaan kwam de kraan op de monumentenlijst., terecht vinden de Dordtenaren én de firma Jooren maar een kraan alleen als monument kost onderhoud en geld. Daarom kreeg Jooren toestemming om de kraan te gebruiken én te onderhouden en dat is de kraan ook waard, Het is niet alleen een mooie maar ook een praktische kraan!

En zo kan het gebeuren dat in het centrum van Dordrecht aan de Kuipershaven een motorboot met zijn achterste omhoog hangt. Vanaf een vlot onder het "kontje" van de boot wordt de schroefnaaf warmgestookt om de schroef los te kunnen halen. Op deze wijze zijn reeds honderden schroeven gedemonteerd en na reparatie weer gemonteerd.

Deze unieke service is er niet alleen voor motor- en zeiljachten maar ook voor binnenvaartschepen en sleepboten tot maximaal 6.60 meter breed. Zeiljachten zijn soms te slank in het voorschip om zo getild te worden. Als ze niet te klein zijn lukt het meestal wel.

Motorboten moeten niet kleiner zijn dan negen tot tien meter, want ook die hebben in de neus te weinig verplaatsing, dan gaan ze met de kop te diep in het water en zouden ze via de ramen vol kunnen lopen. Er zijn eenvoudiger methoden om je boot eens goed schoon te maken zeggen ze bij Jooren met een brede grijns.

Sinds ze bij Jooren Scheepsschroeven drie jaar geleden met deze unieke service begonnen konden vele booteigenaren binnen enkele uren weer varen met een gerepareerde of nieuwe schroef, een nieuwe schroefas of vernieuwden lagers.

Ze werken snel bij Jooren, binnen een uur is de schroef van de boot en die gaat achter in de auto naar de grote werkplaats van Jooren aan de monding van de Beneden Merwede. Daar wordt de schroef gerepareerd of de spoed verzet en een uur later weer gemonteerd, het kontje weer omlaag en varen maar.

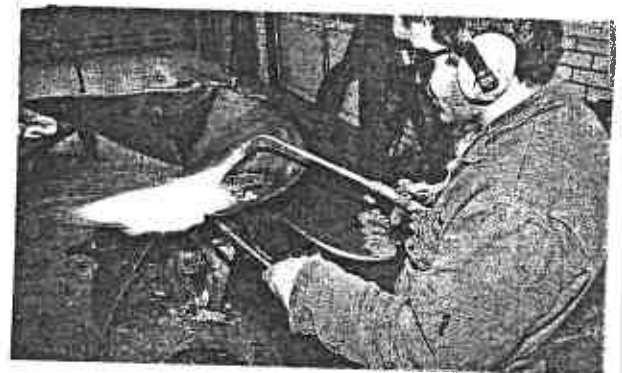
In de werkplaats van Jooren repareert men niet alleen bestaande schroeven, maar draait men ook schroefassen en voorziet deze eventueel van nieuwe lagerbussen, kogel, rol, druk of kegel-lagers. Daarnaast heeft Jooren een uitgebreid assortiment onderdelen en halffabrikaten zoals: schroefaskokers, afdichtingen, roerasinstallaties, flexibele schroefaskoppelingen, huid- en schroefasanoden, oliekoelers, warmtewisselaars, olieslangen, Fuel King bandstofverbetering, boeg- en hekschroeven, smeermiddelverbetering van Friction Guard en diverse schoonmaak- en conserveringsmiddelen. Voor moeilijk lasklassen van staal, gietijzer en lichtmetalen kan je ook bij Jooren terecht, bijvoorbeeld voor het repareren van een gescheurd motorblok of een kop.



de klaar terwijl u wacht kraan



het kontje is gelicht en de schroef wordt
na heetstoken gedemonteerd



reparen door de beschadigde delen op te lassen

Als je onderweg pech hebt en je bent in de buurt van Dordrecht dan kunnen ze bij Jooren snel helpen maar bel wel even van te voren . Het is ook mogelijk om je schroef – ook die van de buitenboordmotor – zelf te brengen en meestal kan je wachten tot hij klaar is . In Geertruidenberg bij Jachtwerf 't Anker , Rivierkade 5 4931 AA tel. 0162 – 514890 heeft Jooren een depot waar je de schroeven voor reparaties kunt afgeven . Je kunt natuurlijk ook gebruikmaken van de mogelijkheid om de schroef naar het bedrijf op te sturen , zie hiervoor de advertentie elders in dit blad . Het bedrijf zelf is te vinden aan de Papendrechtsestraat 2 a 3313 CT Dordrecht tel. 078 – 6133831 . E-mail : info @ joorenpropellers . nl. of kijk op de Website www.joorenpropellers.nl.

We hebben met de firma Jooren de afspraak gemaakt dat zij op één van onze ledenvergaderingen een lezing over hun bedrijf en werkzaamheden zullen houden en wij zijn ervan overtuigd dat dit een interessante lezing kan worden .

Record aantal boetes op Prinses Margrietkanaal.

Vorig jaar is aan de beroepsvaart op het P.M. kanaal een record aantal boetes uitgedeeld .Maar liefst 249 keer moest verbaliserend worden opgetreden tegen schippers die de maximum snelheid overtraden . De boetes variëren van 150 gulden voor een halve kilometer per uur te snel varen voor een schip van 1.200 ton en tot 1.000 gulden voor drie kilometer te hard varen .

Vorig jaar is de maximumsnelheid voor de beroepsvaart op het P.M. kanaal verhoogd . Dit had te maken met het verbreden van het kanaal , dit laat toe dat bij gelijk aanbod sneller gevaren kan worden .

In het begin werd de nieuwe maximumsnelheid echter aan de laars gelapt en werd er veel te hard gevaren . Er werd besloten de controle te intensiveren en er zijn vele processen verbaal opgemaakt . De laatste tijd is bij steekproeven gebleken dat overdag de snelheid vrij goed in de gaten wordt gehouden maar 's nachts ging het gas erop en wordt er dus nu ook 's nachts gecontroleerd .

Voor schepen tot twaalf ton is de maximumsnelheid 11.5 kilometer per uur en voor schepen boven de twaalf ton is dat 10 kilometer per uur .

Protest tegen tolheffing bij bruggen en sluizen .

De Stichting Recreatietoervaart Nederland (S.R.N .) heeft de aanval geopend op brug – en sluizen – gelden , die vooral in Friesland en Noord - Holland geheven worden .Natuurlijk willen gemeenten een graantje meepikken van het succes van de watersport maar zij kunnen beter bij de overheid geld vragen voor echte watersportvoorzieningen . Een brug is geen watersportvoorziening maar ligt er voor algemeen belang . De klomp aan de hengel kan dan ook maar beter in het museum opgeborgen worden .

Tolheffing bij bruggen en sluizen is niet meer van deze tijd . Een automobilist hoeft toch ook geen geld te betalen om over een brug te rijden ? (opmerking redactie : hij betaalt echter wel wegenbe – belasting) .

In Nederland wordt bij zo'n honderd bruggen en sluizen nog tol geheven . Het zwaartepunt ligt in de provincies Noord – Holland en Friesland . De tol bedraagt gemiddeld vijf gulden voor sluizen en voor bruggen een rijksdaalder . Het lijkt niet veel maar voor een rondje Friesland ben je zo'n vijftig gulden kwijt .Centrale brugbediening kan in vele gevallen een oplossing zijn maar dit vergt een flinke investering . In dit geval zou de S.R.N . best mee willen betalen , want de watersporters zouden er mee gebaat zijn .

Pleziervaart blijft (nog) dure diesel betalen.

De pleziervaart krijgt geen compensatie voor de gestegen brandstofprijzen . Dat heeft de Stichting Aktie Pleziervaartuigen (S.A.P.) te horen gekregen van het Ministerie van Financiën . De belangen organisatie laat het er niet bij zitten en wendt zich nu tot de Europese Commissie . De commissie pleitte vorig jaar voor de herinvoering van de goedkopere rode diesel voor de pleziervaart ; de bootjesmensen zouden hiermee dik tevreden zijn .

Volgens de S.A.P. kunnen vooral de oudere watersporters vanwege de dure diesel hun boten nauwelijks in de vaart houden .

Veel watersporters worden nu alsnog het slachtoffer van het kabinetsbesluit van 1993 om goedkope rode diesel voor de recreatievaart te verbieden (de juiste reden van dit besluit is nooit echt duidelijk

gemaakt .) Watersporters moesten voortaan de tweemaal duurdere witte diesel gaan gebruiken .
Daarbij komt dat de brandstofprijzen sowieso de pan uit rijzen zodat een aantal pleziervaarders
weinig plezier meer aan hun bootjes kunnen beleven . Oneerlijk vindt de S.A.P. omdat in België en
Engeland nog steeds op de goedkopere rode diesel mag worden gevaren .

De S.A.P. heeft inmiddels een brief naar minister Zalm van financiën gestuurd , waarin door de
stichting wordt verzocht om snelle herinvoering van het rode dieselgebruik door de recreatievaarder .
In het zuiden van Nederland wordt massaal rode diesel uit België gehaald . Dat het overgieten vanuit
de jerrycans geen goed doet aan de milieuveiligheidsvoorwaarden vergeten we gemakshalve maar .
De recente uitspraak van de Europese Commissie dat historische vaartuigen wel met rode diesel
mogen varen is een uitzonderingsregel en is juridisch niet houdbaar . Gekoppeld aan het feit dat
binnen de politiek en de ambtenarij er steeds meer stemmen opgaan voor herinvoering van de rode
diesel , geeft ons goede hoop dat het besluit van 1993 op niet al te lang termijn zal worden
teruggedraaid .

Geen verband mobieltje en hersentumor .

Internationaal medisch onderzoek heeft geen verband kunnen leggen tussen overmatig gebruik van
mobiele telefoons en hersentumoren . De jongste en tot dusver meest volledige studie staat in New
England Journal of Medicine en werd verricht door het Amerikaanse Nationale Kankerinstituut
Het onderzoek omvatte 799 tumorpatiënten en een gelijk aantal gezonde proefpersonen . Beide
categorieën hadden de afgelopen vijf jaar meer dan een uur per dag van hun gsm gebruik gemaakt .
Er kon geen aanwijsbaar verband worden gelegd tussen hersentumoren en elektromagnetische micro
golven van de mobiele telefoon , aldus de conclusie van het Amerikaanse Kankerinstituut .
Ook de locatie van de hersentumoren klopte doorgaans niet met die van de binnenkomende micro -
golven . Zo toonden patiënten die de telefoon steevast aan hun rechteroor hielden niet zelden een
tumor in de linkerkant van het hoofd en omgekeerd . De wetenschappers waarschuwen echter dat
een onderzoek over een periode van vijf jaar geen uitsluitsel geeft voor de verdere toekomst .
Daarvoor is mobiel telefoneren nog te kort in zwang .

Voor mobiele bellers dreigt een veel tastbaarder gevaar dan hersentumoren : verkeersongelukken !!!
Volgens New England Journal of Medecine lopen telefonerende automobilisten viermaal zoveel
kans op een verkeersongeval als niet bellers en dat geldt ook voor zogenaamde veilige "hands free"
systemen .

Bootbezitters houden zich aan verbod .

Het verbod op het gebruik van koperhoudende anti - aangroeiwerk voor de recreatievaartuigen lijkt
goed te worden nageleefd . Komend voorjaar , vlak voordat de meeste boten weer te water gaan ,
houdt de waterpolitie een extra oogje in het zeil . Het verbod vooralsnog alleen voor het gebruik op
zoet water heeft voor veel onbegrip onder de watersporters gezorgd . Varen met koperhoudende verf
mag wel , maar het in Nederland aanbrengen mag niet !

Elders in Europa is dat nog gewoon toegestaan . Het spul zou je dus in België onder je boot kunnen
(laten) aanbrengen en dan weer naar Nederland terugvaren .

Vergeet dan vooral niet even rood te tanken !!!

Lozingsverbod vuil water in de maak ?

Bij de opening van de watersportbeurs Boot Nederland in Leeuwarden op 3 februari 2001 , heeft de
directeur van de Stichting Toervaart Nederland de heer Nico van Lamsweerde het volgende gezegd .
Over enkele jaren zal het verboden zijn om vuil afvalwater uit de recreatieschepen op het
openbaarwater te lozen . Het verbod is op dit moment onderwerp van overleg tussen Rijkswaterstaat

en het ministerie van milieu . met dit doel voor ogen zijn er vanuit de provincies subsidieregelingen opgesteld .

Motorboten die vuil was - en bilgewater op het oppervlaktewater lozen , horen niet thuis in de uitgebaggerde grachten , vaarten en meren . Vaarwegbeheerders moeten pleziervaarders die het met milieu minder nauw nemen de toegang verbieden .

Zo dat is tenminste mannentaal ! De heer van Lamsweerde vergeet echter een aantal belangrijke zaken , hoe is het mogelijk om al die boten en bootjes op hun afvalwatergedrag te controleren en wie gaat dit uitvoeren ? Wanneer is men in ons waterlandje zover dat er sprake is van een fijnmazig netwerk van afvalwaterstortpunten ? Waarom noemt de heer van Lamsweerde alleen de recreatie - vaarder als vervuiler en heeft hij nooit gedacht aan het lozingsgedrag van de bruine vloot en de beroepsvaart ? Is er al eens over nagedacht op welke wijze in een bestaand schip (Doerak) een vuilwatertank van zo'n 400 liter kan worden weggestopt of ziet hij het als een oplossing om achter elke boot een volgboot te hangen voorzien van een giertank ?

K.N.M.V. start afdeling motorbootvaren .

Om de aandacht gelijk te kunnen verdelen over zeilboten en motorboten gaat het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond K.N.M.V. een afdeling Motorbootvaren oprichten . Dit is eind november tijdens de jaarvergadering besloten . Verder moeten watersportverenigingen beter worden ondersteund , daartoe wordt een afdeling Breedtesport naast een afdeling Topsport opgericht . De afdeling Topsport beoogt het hoge uitvalpercentage van jonge wedstrijdzeilers terug te dringen . Het doel van de afdeling Breedtesport is het verhogen van het welzijn van de verenigingen en het leveren van aantrekkelijke producten voor de individuele leden .

Indien je belangstelling hebt voor het individuele lidmaatschap kun je contact opnemen met het K.N.M.V. postbus 87 , 3980 CB Bunnik tel . 030 - 6566590 , fax 030 6564783 of via het internet www.knmv.nl . of E mail info@knmv.nl .

Als individueel lid ontvang je voor de abonnementsprijs van f 47,50 jaarlijks 8 nummers van het Watersport Magazine . Je lidmaatschapskaart geeft je het recht op allerlei voordelen zoals korting in bepaalde jachthavens en bij het aanschaffen van watersportartikelen bij de fa. Compass te Woerden .

-0-0-0-0-

Ook dit jaar danken wij de adverteerders , sponsors en donateurs die het maken van dit clubblad hebben mogelijk gemaakt en hopen volgend jaar weer op uw steun te mogen rekenen .

Over de Eista-werf

Als kind kampeerde ik elke zomer op de camping van Nederhemert-Zuid. Al gauw was ik, reeds op 6-jarige leeftijd, helemaal weg van de Doeraks die op de werf naast de camping gebouwd werden. Iedere werkdag buiten de bouwvak hoorde je het bewerken van de staalplaten, een dof gebons, en zeer regelmatig kwam een gloednieuwe Doerak om de camping heen rijden, onderweg naar zijn tewaterlating. Ik rende natuurlijk direct achter die heerlijk naar verse verf ruikende Doerak aan om niets te missen en op die manier heb ik vele tientallen Doeraks te water gelaten zien worden. Toen ik 8 was heb ik zelfs een proefvaart mogen maken met een van de toenmalige medewerkers van de werf, de heer Versfeld.

Nadat artikelen in zowel de Waterkampioen als het Doerak-clubblad verschenen over de historie van de Doerak dacht ik dat het misschien leuk was om nog wat meer details aan die verhalen toe te voegen, deels uit eigen herinnering, deels uit de naspeuringen die ik de laatste tijd heb gedaan om nóg meer delen van de geschiedenis van de Eista-werf boven water te krijgen. Ook was ik laatst in de gelegenheid om een heleboel te vragen aan degene die aan de

wieg van de Doerak stond: de heer Van Wassenaer.

Omdat ik geen idee heb welke

gegevens ooit in het ruim 30 jarig bestaan van dit blad zijn

verschenen, hoop ik dat ik ook een paar dingen vertel die nog niet iedereen al jaren weet....

Bekend is hoe



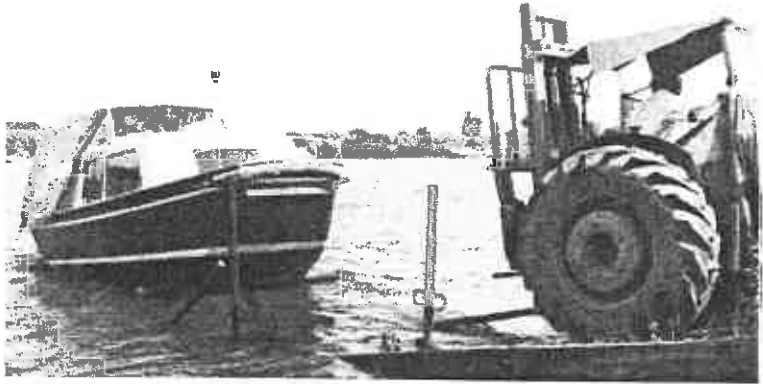
toeval een grote rol speelde in het ontstaan van de Eista-werf: tegelijkertijd met het verdwijnen van het roeibootje van de familie Van Wassenaer speelde de overname van het staal en constructiebedrijf Eiland Staal door Van Wassenaer en zijn buurman. Nergens in de verre omtrek was een nieuw bootje te krijgen en omdat de verwachte orders voor het bedrijf uitbleven werd besloten dan zelf maar zo'n bootje te gaan maken door van een geleend bootje af te kijken en weg te laten wat overbodig was. Dit bleek het spreekwoordelijke 'gat in de markt' te zijn. Minder bekend is dat dit binnen de kortste keren resulteerde in een hele lijn kleine bootjes: naast de roeiboten in de lengtes 3, 4 en 5 meter met en zonder zeiltuig, waarvan de grootste ook met kajuit verkrijgbaar was, kwamen er ook stalen kano's, een 'run-about' waarachter gewaterskied kon worden en een kajuitkruisertje. Bij het uitwerken van deze schepen was de heer Lefeber overigens al betrokken, want omdat niemand in het staalbedrijf ervaring met schepen had was het nodig om iemand van buiten aan te trekken die verstand van zaken had. In die tijd zag Van Wassenaer op vakantie in Italië en Frankrijk hoe de jet-set met grote luxe schepen op zee voer en hoe de gewone mensen op de kant moesten blijven. Hij bedacht hoe mooi het zou zijn om dergelijke schepen te maken, die dan wel voor

de gewone man ook bereikbaar zouden moeten zijn. Thuisgekomen begon hij schetsjes te maken en samen met Lefeber werkte hij die uit tot een lijn van uiteindelijk 7 modellen, met een moderne Amerikaans/Italiaanse lijn die snelheid suggereerde. Door deze moderne lijnen werden deze schepen 'strijkijzers' genoemd. Het meest gebouwd werden de Arthur en de Arthur Nova, resp. 7.80m en 9.30 lang. Minder bekende modellen waren Cesam (5.20m), Valiant (6.40), Jupiter (8.75, met twee motoren), Mercurius (9.75) en de waarschijnlijk nooit gebouwde Saturnus (11.25). Hoewel vooral de Arthur en de Arthur Nova goed verkocht werden, rond de resp. 50 en 90, was Van Wassenaer niet tevreden en ging men 'brainstormen' op zoek naar een schip dat eenvoudiger was en dus goedkoper en in minder man-uren geproduceerd kon worden. Uiteindelijk resulteerde dit in de boot die toen nog simpelweg Doerak heette, dus nog zonder de toevoeging van de lengte (de opvolger, 11 meter lang, heette dan ook Superdoerak, de overtreffende trap van de Doerak!). Aan die allereerste Doerak moest nog wel wat verbeterd worden, o.a. de scheg werd langer en dieper gemaakt en de hekdrieve werd na niet lang vervangen door een gewone inbouw-diesel met een gewoon roer, maar vanaf het begin was duidelijk dat ze met de Doerak een gouden greep hadden gedaan en de rest van de succes-story is bekend. In de loop der jaren werden er 25 verschillende modellen ontwikkeld:

Doerak 600	Gebouwd van	1974 tot 1981	
Doerak 650	Gebouwd van	1968 tot 1973	Met voorkuip
Doerak 680	Gebouwd in	1974	Met voorkuip
Doerak 680 AK	Gebouwd in	1974	Met voorkuip
Doerak 700(701)	Gebouwd in	1966	47 van gebouwd
Doerak 700(702)	Gebouwd van	1972 tot 1973	53 van gebouwd
Doerak 700(703)	Gebouwd van	1975 tot 1981	90 van gebouwd
Doerak 730 AK	Gebouwd van	1976 tot 1980	
Doerak 750	Gebouwd van	1967 tot 1968	
Doerak 780	Gebouwd van	1968 tot 1979	431 geb.(+780AK)
Doerak 780AK	Gebouwd van	1968 tot 1979	
Doerak 800	Gebouwd van	1977 tot 1981	
Doerak 800AK	Gebouwd van	1977 tot 1980	
Doerak 850	Gebouwd van	1964 tot 1973	219 van gebouwd
Doerak 850AK	Gebouwd van	1973 tot 1980	106 van gebouwd
Doerak 950	Gebouwd van	1966 tot 1973	Met achterkajuit
Doerak 950PAV	Gebouwd van	1974 tot 1980	
Doerak 950GSOC	Gebouwd in	1973	
Doerak 950GSAK	Gebouwd van	1976 tot 1980	
Doerak 1050	Gebouwd van	1965 tot 1967	Eerste model
Doerak 1050MZ	Gebouwd van	1965 tot 1967	Ook motorzeiler !
Doerak1050GSAK	Gebouwd in	1965	Geheel gesloten
Doerak 1050	Gebouwd van	1967 tot 1970	'Drika'(3kajuiten)
Doerak 1050	Gebouwd van	1971 tot 1972	Iets lagere lijn
Doerak 1100	Gebouwd in	1965	'Superdoerak'

De Doerak liep zo goed dat de productie van de roeiboten en de strijkijzers vrij snel gestopt werd. Conavroegh nam de productie-rechten over, de strijkijzers werden iets gewijzigd en verschenen onder de naam Target op het water. Niet alleen was de Doerak een boot die anders dan anders was, ook de manier van bouwen was dat. Bijzonder was, zeker in die tijd, dat steeds een hele serie van ongeveer 9 exemplaren van hetzelfde model op stapel werd gezet, zodat er van één type ineens een flink aantal gereed kwam. Deze schepen werden op een

terrein achter de werf opgeslagen. Op deze manier hoefde een klant nooit te wachten op zijn nieuwe schip, er kon altijd uit voorraad geleverd worden. Ook onderdelen als bolders werden in voorraad gemaakt. Voordat een Doerak te water gelaten kon worden werd er nog aardig wat heen en weer gereden. Vanaf het begin van de bouw werd het casco op een kar, een zware stalen wagen, gezet en op die kar ging het schip de verschillende afdelingen van de werf langs. Maar ook een tochtje achter de landbouwtractor naar het 4 kilometer verderop gelegen



Ammerzoden stond op het programma, om daar gestraald en verzinkt te worden. Voorzien van een primerlaag ging het dan weer terug naar Nederhemert om daar verder afgewerkt te worden. Omdat de Eista-werf niet over een eigen helling beschikte direct bij de werf (dat mocht niet van Staatsbosbeheer, de eigenaar van de omliggende terreinen) werd gebruik gemaakt van de helling van het veerpontje naar Nederhemert-Noord, maar ook daarvoor was weer een tochtje van meer dan een kilometer nodig, deels over een smalle hoge dijk. Dus werd de tractor maar weer voor de (nog steeds dezelfde) kar gezet. Onderweg naar de helling, juist bij de camping, moest er nog een haakse bocht genomen worden, die ook nog een beetje schuin liep en waar de bomen niet veel ruimte gaven. Vooral de wat grotere schepen konden niet altijd even gemakkelijk door de bocht komen, wat voor de toegestroomde campinggasten natuurlijk een fraai schouwspel opleverde met veel heen en weer steken en vervaarlijk krakende takken. Bij de helling aangekomen werd gekeerd en ging de kar met het schip achteruit te water. Hier ging dan de losse inventaris aan boord en was het schip klaar om aan de klant afgeleverd te worden.

Naast de helling was de eigen haven van de Eista-werf, waar op een rij, oplopend van lengte, van elk type Doerak een exemplaar klaar lag voor de proefvaarten. Ook de occasions waren hier te vinden. Op deze manier werden in de topjaren meer dan tweehonderd Doeraks geproduceerd en te water gelaten, en in de latere, wat magerdere jaren toch nog



een stuk of honderd. De Doeraks waaierden uit over heel Europa. Ze varen, naast natuurlijk in Nederland, vooral in Frankrijk, België, Duitsland, maar ook in Denemarken en Engeland zijn Doeraks gesignaleerd. Zelfs is er ooit een 650 naar Indonesië verscheept, naar het schijnt door een pater die er nog steeds in rond schijnt te varen en ook in Australië zouden er twee rondvaren. Zoals bekend is er nog steeds een zeer levendige handel in Doeraks, zo levendig, zo vertelde men mij bij Pro Aqua toen ik ook daar aanklopte voor gegevens, dat er bijvoorbeeld een 650 is die al 8x van eigenaar is verwisseld!

Frank Koorneef

-0-0-0-0-

De Doerak door de jaren.

In de ruim 17 jaar dat de Doerak in Nederhemert gebouwd is, is er aardig wat in de diverse Doerak-modellen veranderd en sinds een paar jaar worden er weer nieuwe Doeraks gebouwd in Sneek. Het leek me leuk om een paar van de veranderingen die de Eista-werf in de loop der jaren doorgevoerd heeft op een rijtje te zetten aan de hand van een typerend model uit die periode, rond de 8 meter, en dit weer te vergelijken met de nieuwe Doeraks van Holiday Boatin. Om er een overzichtelijke vergelijking van te maken laat ik een paar modellen beschouwen, zoals de uitvoeringen met gesloten stuurhut en de Marak, en kijk ik alleen maar naar de door de werf gehanteerde standaard-uitvoeringen.

Doerak 850 (1964)

Kenmerkend voor de modellen uit de beginperiode is:

- Verhoogd voordek met daaronder een dwarsslaper.
- Reling om het voordek zit vast aan de kajuit, bij de kleinere modellen is de reling zelfs niet veel groter dan een kinderboks.
- Witte kuintent.
- Kombuis aan bakboord, toilet aan stuurboord.
- Grenen vloerluiken.
- De oorspronkelijke motor van de 850 was nog een Volvo Penta Aquamatic D19 hekdrieve, daardoor stond er een motorkist met 'tafeltje' in de hekbank. Later werd dat de bekende Peugeot met een gewoon roer met kwadrant.
- In de kajuit stapelbedden boven de langsbanken en een dubbelbed onder het voordek, dus zoveel mogelijk slaapplekken.
- De hoeken van de kajuitramen zijn puntig.

De types in deze lijn zijn: 700 (de allereerste uitvoering), 750, 850, 950, 1050, 1100



Doerak 850, bouwnr. 1

Doerak 780 (1968)

Typerend aan de nieuw gelanceerde modellen vanaf 1968 is:

- Het verhoogde voordek is verdwenen, het gangboord loopt 'gelijkvloers' door.
- In het geval van de 650 kwam hier de beroemde voorkuip-met-voordeck voor terug.
- Bij de 780/780 AK kwam de gasbun op het voordek, onder het voordek bergruimte.
- Het kombuis is verhuisd naar stuurboord, het toilet naar bakboord.
- Er worden nu Multiplex vloerluiken toegepast.
- De buitenhoeken van de zijramen van de kajuit worden rond.
- Alle Doeraks worden nu gestraald en verzinkt.

De types in deze lijn zijn: 650, 780, 780AK.



Doerak 850 AK (1973)

In de jaren 1972/73 vonden veel wijzigingen plaats in de diverse modellen:

- Geen witte maar beige kuptenten van zeilmaker Albers. In de modellen met open kuip komt meer ruimte boven de hekbank door een extra 'knik' in de tent.
- De reling om het voordek zit niet meer aan het kajuitdak vast maar komt los te staan.
- Er komen ankerhaken aan de voorreling.
- Grotere modellen krijgen standaard een zeereling (v.a.850AK).
- Er komt iets meer luxe aan boord, vooral in de grotere modellen: koelkast, geysers, gaskachels.
- Andere kleuren dan groen en blauw zijn mogelijk: ook Bordeaux-rodé Doeraks worden gesignaleerd.
- De gasbun is op alle modellen verhuisd naar het achterschip, 780/780AK krijgt ervoor in de plaats een groter voorraam.
- Stapelbedden worden vervangen door banken, op te maken als dubbelbed.

De types in deze lijn zijn: 680, 680AK, 850AK, 950PAV.

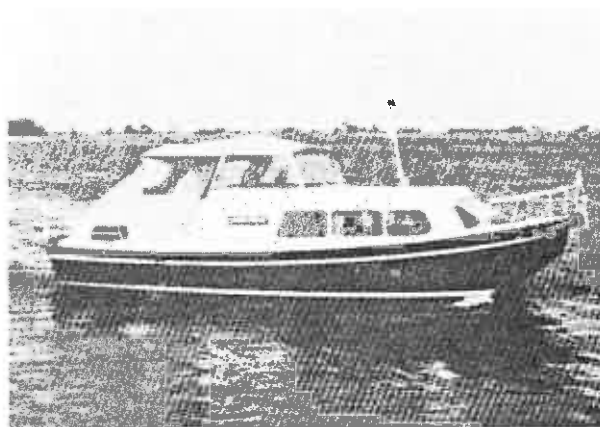


Doerak 800AK (1978)

De nieuwere modellen, eigenlijk al vanaf 1974, hebben een iets gewijzigde vormgeving:

- De gangboorden zijn helemaal vlak geworden, of met één knik, ze volgen de zeeg van het vrijboord niet meer.
- Om het voordek komt daardoor een opstaande rand.
- Het kajuitdak loopt niet meer rond maar een beetje hoekig.
- Voorin de kajuit vind je nu één groot klapraam i.p.v. één of meer kleinere.
- In alle achterkajuiten zitten ventilatieschelpen.
- In alle modellen nu een gaskacheltje in de voorkajuit.
- Alle modellen hebben nu afgeronde kajuitraam-hoeken.
- De stuurstand-ramen hebben een iets gewijzigde hoek en zijn smaller dan de kajuit.
- Bij de kleinere modellen bestaat de boeg nog maar uit 2 vlakke i.p.v. 3 enigszins vloeiende platen.
- Het gehele uiterlijk is nog wat hoekiger geworden.

De types in deze lijn zijn: 600, 700(vanaf 1975), 730AK, 800, 800AK.



Doerak 800LX (1995)

Deze Doeraks zijn niet meer ontworpen door Dhr. Lefeber, maar door Dhr. Smits van Holiday Boatin, waar ze ook gebouwd worden.

- De achterkajuit loopt door tot aan de spiegel, waarin een vluchtluik zit.
- De vertrouwde Peugeot is vervangen door een moderne Yanmar-diesel.
- De kuptent is nog wel van Albers maar hij is blauw geworden.
- De zeereeling is standaard geworden, met een uitstap bij het voordek.
- De ramen zijn niet meer gevat in peesrubbers maar in aluminium.
- De gasbun zit weer onder het voordek maar nu verzonken.
- De indeling van de kajuit is gewijzigd: de langsbanken zijn korter geworden, slapen doe je nu overdwars in een tweepersoonsbed, de kombuis en het toilet zijn vergroot. In de achterkajuit vind je een tweepersoonsbed.
- De buitenmaten zijn ook wat gewijzigd: de toch al behoorlijke breedte is nog wat toegenomen, daardoor een nog ruimer interieur.
- Er is meer comfort aan boord (dieselkachel en douche) en de betimmering is wat luxer.



De types in deze lijn zijn: LX800 salon, LX800AK, LX900, LX910, LX1000, LX1100.

Wat bij alle Doerakmodellen door de jaren altijd gebleven is:

- Z'n typische, tijdloze karaktereigenschappen:
- Stoer, eerlijk, eenvoudig, onverwoestbaar.
- Leguaan.
- Klapbare stuurstand-ramen waardoor je onder lage bruggen door kan.
- Donkere romp met een bies, lichte opbouw.
- De enthousiaste eigenaren!

Frank Koorneef.

Bovenstaande bijdrage ontvingen we van de heer Frank Koorneef, bedoeld om een aanzet te geven om de geschiedenis en ontwikkeling van de Doerak eens vast te leggen. Het sluit naar onze mening aardig aan op het idee van de heer Johan van Dam, die een herinneringsboek van de Doerak zou willen maken. Wij hebben de heer Koorneef geadviseerd eens contact met de heer van Dam op te nemen onder het motto "je moet niet langs elkaar heen werken om het wiel uit te vinden en je komt gezamenlijk waarschijnlijk sneller tot je einddoel".

In dit verband leek het ons nuttig de door de heer van Dam opgestelde enquête in dit blad op te nemen. De opzet van deze enquête spreekt voor zich en het zou prettig zijn indien de heer van Dam op uw respons mag rekenen. De verdere uitwerking van de enquête zal onder de verantwoording van de heer van Dam nader worden uitgewerkt en hij zal u via ons clubblad op de hoogte houden.

Verantwoording

Vier jaarvergaderingen terug heb ik het idee gelanceerd een herinneringsboek samen te stellen over de Doerak. Toevallig lees ik in de Waterkampioen 24, 1999 dat Maurits, baron van Wassenaar, Mister Doerak en ontwerper van de Doerak onlangs zijn zeventigste verjaardag vierde. (zie ook Waterkampioen 1, 2000). Het wordt dus tijd wat tempo aan dit idee te geven.

Daarom vraag ik uw aller medewerking aan deze enquête.

Kent U andere eigenaars, wel of geen lid van onze Doerakclub, verzoek hen dan mee te werken aan dit project.

Bezorg hen de vragenlijst en/of mijn adres a.u.b.

Ik weet zeker dat elke Doerakbezitter trots is op haar of zijn boot.

Slechts dan kan dit project zo zorgvuldig en volledig mogelijk slagen.

2. Ik wil nooit onbescheiden zijn, maar als ik de historie van de Doerak zo volledig mogelijk wil beschrijven, dan dien ik wel over zoveel mogelijk relevante gegevens te beschikken.

Vandaar deze vragenlijst.

Voor alle vragen en antwoorden geldt uiteraard.

- voor zover U bekend.
- voor zover U bereid bent de gegevens mede te delen.
- schrapen wat niet past.

3. ENQUÊTE

I. Naam van de boot, Heeft deze naam een speciale betekenis, Zo ja, welke:

II. Technische gegevens: 1. Type boot: 600, 700, 780, etc Uw type:

- Bouwjaar:
- Bouwer:
- Bouwnummer:

5. Soort boot, open kuip, achterkajuit, paviljoen, vast dak, tentdak:

4. 6. Motor: merk, type, nummer:

7. Verfsysteem: (graag merk en verfnummers vermelden)

Opbouw:

Romp:

Onderwaterschip:

Interieur:

8. Toebehoren: (ev. vermelden sinds wanneer)

Kachel: merk, type, brandstof:

Koelkast: merk, type, voeding:

Boiler: merk, type, voeding:

5. Kooktoestel: merk, type, voeding, aantal pitten:

Oven: merk, type, voeding:

9. Elektra
Accu's aantal, capaciteit van ieder, gescheiden start / lichtaccu:
voltage systeem: 12V 24 V

Verlichting: 12 - 24 V, 220 V, beide:

Walstroom: J / N

Generator: merk, type, vermogen:

Omvormer: merk, type, vermogen:

6. 10. Elektronica: Kompas: magnetisch, electronisch, peilkompas, gyro:

GPS: merk, type:

Marifoon: merk, type:

Bakje: merk, type:

GSM: merk, type:

Radio: merk, type:

Cassette-deck: merk, type:

CD-speler: merk, type:

7. Scanner: merk, type:

TV: merk, type, voeding:

Andere: b.v. log, dieptemeter, fishfinder, kaartplotter, etc...:

11. Gas: Aantal flessen, Capaciteit per fles, Inbouw in bun, Buiten opgesteld:

Gasdetector: merk, type, aantal voelers.

12. Toilet: merk, type, onderwater, chemisch, elektrisch, puts:

8. 13. Douche: buiten:, binnen: J / N
 14. Ramen: rubber:, alu: J / N
 15. Mast: origineel:, gewijzigd:, metaal: J / N

De Doerak is een typische doe-het-zelf-boot. Dan is het logisch dat geen boot gelijk is aan een andere. In de loop der jaren zijn allerlei persoonlijke accenten gelegd door de verschillende eigenaars. Daarom verzoek ik U onderstaande vragen zo nauwkeurig en uitgebreid mogelijk aan te vullen.

9. Welke wijzigingen hebben U of de vorige eigenaar(s) aangebracht:
 i.v.m. casco:, exterieur:, interieur:
 i.v.m. techniek: (motor, keerkoppeling, schroefas, smeersysteem, elektrisch systeem, etc.)
10. III Administratie: Hebt U aan boord: technisch handboek van motor: J / N
 handleiding diverse apparatuur: J / N
 schema's van leidingen, apparatuur: J / N
 logboek van: - vaaruren: J / N
 - onderhoud motor: J / N
 - onderhoud apparatuur: J / N
 - vaartochten: J / N
- IV Personalialia: 1. Naam eigenaar / schipper:, Adres:, Tel:
 2. Huidig vaargebied:
 3. Motivatie voor het kopen van een Doerak:
- 11 4. Gemiddeld verblijf aan boord: W.E.(n):, 1 week:, 1 maand:, langer:
 5. Gemiddeld aantal personen aan boord:
 6. Jaar van aankoop door U:
 7. Naam / adres verkoper:
 8. Bent U lid van de Doerakclub:, Zo Ja: sinds:
 Zo neen:, Opgezegd:, Nooit lid geweest:, Geen interesse:, Onbekend met:
 Motivatie:
12. 9. De schipper beschikt over:, Vaarbewijs I:, Vaarbewijs II:, Groot vaarbewijs:,
 Marifoongetuigschrift:, Radargetuigschrift:
 Voorzover U bekend, verzoek ik U naam/adres van de vorige eigenaar(s) bekend te maken.
13. V Historisch:
 1. Over welke informatie beschikt U i.v.m. de geschiedenis van uw boot. (Eik detail is welkom, prettig om te vernemen, is het "zout op de patatten" zeggen wij in België.)
 Deze vraag kunt U uiteraard zo uitgebreid verwoorden als U wilt, misschien is er dan wel een extra blad papier nodig.
 2. Hebt U nog suggesties, wetenswaardigheden om dit projekt nog interessanter voor de Doerak-liefhebber te maken?. Zo ja: welke. (laat a.u.b. uw fantasie, en enthousiasme, etc dan helemaal gaan)
14. VI Beoordeling v/d Doerak: 1. Wat zijn de sterke kanten van uw boot:
 2. Wat zijn de zwakke kanten van uw boot:
15. Tot slot zou ik U aller dank weten, indien U mij:
 -Foto's van uw boot (totaaloverzicht, details, interieur e/o technische uitrusting)
 - Een copy van historische documenten als folders, persartikels, vaartesten, ontwerp- c.q. wijzigingsschetsen, schema's, etc. zou kunnen bezorgen.

Ik druk er hierbij op, dat dit projekt geen enkele commerciële bedoeling heeft. Ik hoop integendeel dat U allen zo enthousiast bent, dat dit projekt doorgang kan vinden.

De Doerak is, ik citeer de Waterkampioen, toch de: "Succesvolste motorboot van Nederland"
 (Waterkampioen 24, 1999, laatste pagina)

16. Uiteraard wil ik U graag via het clubblad en de vergaderingen op de hoogte houden van de vorderingen.
 Met hartelijke dank van een Doerak,

Drs.J.van Dam
 a/b "WEEEL"
 p/a jachthaven Haddock
 Archerpad 8-10
 1324 ZZ Almere
 Tel: 06.36.28 54 03 64

===== LEEFTIJD =====

De laatste tijd betrap ik mezelf erop , dat ik mij vrij regelmatig bezighoud met mijn leeftijd . Misschien is dat niet zo gek als je ervan uitgaat dat je de gemiddelde leeftijd van mannen al royaal achter je hebt gelaten . Je gaat het alleen in een ander perspectief zien , waarbij de eindigheid van alle zaken een niet onbelangrijke rol speelt .

Ik filosofer een beetje over het verleden , heden en toekomst , voornamelijk voor zover ze mij persoonlijk betreffen . Vast staat , dat ik al een " lang " verleden heb en een aanzienlijk kortere toekomst . Dat moge duidelijk zijn . Wat blijft is het heden , wanneer je dan eerlijk bent tegenover jezelf dan moet je toegeven dat je toch al een hoop hebt moeten inleveren . Hier en daar - en dat is volstrekt normaal - zit er toch al wat " sleet " op . En dat brengt beperkingen met zich mee . Je ziet op tegen buitenlandse reizen en je voelt je minder aangetrokken tot avontuur , al bestaat dat maar uit het bezoek aan een hotel waar je nooit eerder geweest bent . Je vertoeft het liefst in je eigen beschermde omgeving .

Natuurlijk denkt lang niet iedereen daar zo over , ook niet wanneer ze van mijn leeftijd zijn . Of ze geven het niet toe omdat ze zich ervoor schamen , wat ik onbegrijpelijk vind .

Met onze boot voeren we over rivieren en plassen door vrijwel geheel Nederland . Met de auto doorkruisten we een groot deel van Europa , logeerden in dure en heel goedkope hotels en gingen er ook met de tent op uit en we kampeerden in vele landen . We denken hieraan nog steeds met heel veel genoegen terug . Het waren vaak onze mooiste vacaties . We vlogen naar Joegoslavië , toen nog onder Tito en combineerden zaken met plezier . We vlogen ook regelmatig naar Italië , Spanje en Zwitserland . Het waren zakenreizen waarbij mijn vrouw me heel vaak vergezelde en we er een paar extra dagen aan vastknoopten . En tenslotte maakten twee maal een Cruise op de Middellandse Zee . Eénmaal in het westen en éénmaal in het oosten . En steeds was het een feest . In de winter gingen we een weekje naar de sneeuw , waar onze dochter skiede en wij wandelden of uitstapjes maakten en vooral genoten we van de heerlijke frisse en ontspannen sfeer .

We hebben dus in ons leven heel veel genoten en daar kijken we in grote dankbaarheid op terug , waarbij we ook nog denken aan een paar wintervacaties op de Canarische Eilanden . Maar we hebben genoeg aan de herinnering en ik denk , anders dan mijn vrouw overigens : voor mij hoeft het niet meer .

We hebben nog wel onze boot , die we in de zomer als een soort tweede huis beschouwen en waarmee we nog regelmatig wat mooie plekjes bezoeken , die ook in de naaste omgeving gelukkig nog veelvuldig te vinden zijn terwijl onze lidmaatschappen van vier watersportverenigingen ervoor zorgen dat we niet achter geraniums het slotaccoord hoeven af te wachten .

Oud worden is niet alleen maar leuk . Het vereist soms een grote mate van incasseervermogen om fysieke tegenvallers met een positieve instelling te kunnen accepteren en te proberen om de kwaliteit in je leven zoveel als maar mogelijk is te handhaven .

Ik heb altijd gezegd " ik hoop , dat ik het jaar tweeduizend zal mogen meemaken " . Maar als je me nu vraagt : " Hoe zal dat jaar er uitzien ? " , dan antwoord ik , " niet veel anders , dan het jaar er voor , want ik denk , dat het leven gewoon doorgaat , met alle vreugde en verdriet vandien" "

Uithoorn , 26 november 1999

Peet Suur

Noot van de redactie : Inmiddels is , als u bovenstaand artikel leest , het jaar 2000 al weer achter ons en kunnen we vaststellen of 2000 werkelijk zo'n bijzonder jaar is geweest . Ik zou vanaf deze plaats aan Peet willen vragen op welke wijze hij het jaar 2000 heeft beleefd en ondergaan . Ik heb zo'n vermoeden dat hij , op zijn eigen filosofische wijze , ons een bijzondere levensspiegel zal weten voor te houden .

-0-0-0-0-

Wie ziet de meest spectaculair verbouwde Doerak?

Afgelopen zomer troffen wij, de bemanning van de Koorenbloem, in een jachthaven in Zutphen de Doerak aan die hiernaast op de foto prijkt. Na enige studie kwamen we er achter dat dit een Doerak 780AK is. Helaas waren we niet in staat aan de eigenaar te vragen of hij de verbouwingen zelf heeft gedaan en hoe het bevalt.

Deze zeldzame uitvoering van dit overbekende Doerak-model inspireerde ons in ieder geval tot een nieuwe rubriek in het Doerak-clubblad waarin een op bijzondere wijze verbouwde Doerak centraal staat. Dit hoeft overigens niet alleen een



verbouwing van de buitenkant te zijn, een verbouwd interieur is ook leuk (en leerzaam) om te zien.

We hopen na het komend seizoen foto's te hebben van een hier in de buurt rondvarende Doerak 850 die verlengd is tot ongeveer 10 meter wat een heel apart uiterlijk oplevert. Bovendien roepen we iedereen op om alle op bijzondere manier verbouwde Doeraks die men op het water tegenkomt te fotograferen en liefst ook de opvarenden 'aan de tand' te voelen!

Wie aan zijn eigen schip veranderingen heeft aangebracht die voor andere club-leden interessant kunnen zijn mag natuurlijk ook wat insturen, liefst met een tekening of foto!

Fam. Koorneef.

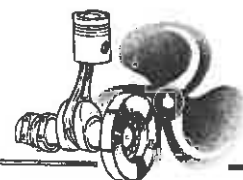
Uw leverancier van :

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



Een berengoed idee ?

Roeraslagers . Verheij in Medemblik levert een zelfinstellend kogelgelagerd roeraslager van het fabriek Edson .Het lager dicht de as waterdicht en is in de maten van 40 tot 400 mm. Leverbaar .
Info . tel . 0227 - 544096 .

Ruitenwissers . Belship in Breukelen importeert de Nautic ruitenwissers van Speich . Zij zijn van roestvrij staal en werken met een pantograafarm en leverbaar in 12 en 24 volt .De wishoek kan worden ingesteld ,de bediening vindt plaats door middel van een tweestandenschakelaar . Indien gewenst kan de wisser worden voorzien van een sproeikop .

Info . tel . 0346 - 265544 .

Beveiliging . Bendoro in Olst levert vier modellen bootbeveiligingen , gebaseerd op het blokkeren van de vitale elektrische systemen zodat bijvoorbeeld de motor niet kan worden gestart . Het systeem is uit te breiden met alarm en nog andere functies en wordt geactiveerd met een speciale sleutel . Die sleutel heeft een aantal slimmigheden en zelfs als je de sleutel kwijt raakt is activering met een PIN - code mogelijk

Info . tel . 0570 - 564594 .

Mini drankenbar .Acqua Reality Europe levert van teakhout een minibar voor zes borrelglasjes met onderzetters , prijs met glasjes f 91.65 en zonder glasjes f 52,88 .

Info . tel . 0320 - 260602 .

Internet via je GSM . Lankhorst Taselaar levert van Silva Marine een elektronikakastje om varend en aan de wal aansluiting via de GSM op het Internet te verkrijgen . Met de Silva seabox wordt je aangesloten op de informatiedienst voor boten , Seakey services zorgt voor de noodzakelijke informatiestroom . Als er ook nog een GPS ontvanger is aangesloten , is het mogelijk om bij - voorbeeld weerprognoses , voor de positie waar je bent , door te sturen . Aan land kunnen de positie van de boot en de omstandigheden daar , op de homepage van de boot word gevolgd .

Info . tel . 0320 - 274611 .

Roerstandaanwijzer . Electro Nautic levert van Commnav een roerstandaanwijzer die , ook als de stroomvoorziening is uitgevallen , de roerstand blijft aangeven . Een ingebouwde batterij zorgt daar voor . Op het moment van uitval waarschuwt hij bovendien met een alarm .

.Info . tel . 020 - 6652714 .

Luikringen op slot . Stazo Marine Equipment levert sloten voor luikringen in twee maten en diverse uitvoeringen om ze aan te passen aan het doel , steeds met het Stazo Abloy cilinderslot . De ring heeft een veer waardoor hij niet rechtop blijft staan . Stazo is ook de importeur van Simson lijmen en kitten . Zij komen tegemoet aan alle behoeften in de watersport . Zoals constructielijm voor het vastzetten van stootlijsten , schotten , naamplaten enz . Snel uithardende lijm voor scheepsramen en luiken . Kit tussen verschillende materialen en naadvulling voor teakdekken .

Info . tel . 078 - 6816611 .

Vloerverwarming . Indien er beschikking is over 220 volt walstroom dan is de vloerverwarming Recreatherm van Fortees te Purmerend wellicht dé oplossing voor mensen met koude voeten . Het is een warmte folie die op 38 volt werkt en onder de meeste soorten vloerbedekking kan worden geïnstalleerd . De meegeleverde transformator verlaagt de spanning van 220 volt naar 38 volt . De

folie wordt geleverd in een standaardbreedte van 50 cm. en in lengte oplopend van 50 cm. tot 300 cm. Een basispakket van 50 x 50 cm. inclusief een 60 VA transformator kost f 285 ,-- .Info . tel . 0299 - 462734 .

Kabeldoorvoeren . Een kabeldoorvoering is veiliger als deze brandbestendig is uitgevoerd .Sika in Maarssen heeft daarom het Cable Duet Fire Protection System ontwikkeld . Het bestaat uit drie onderdelen : een stalen buis , Sika Foam OZ Plus Marine polyurethaan schuim waarmee je de buis vult en Sika Firestop Marine om de buis af te sluiten . Het systeem voldoet aan Lloyds eisen . Info . tel . 030 - 2410120 .

Boegladder . Voor kleinere boten levert Plastimo Holland een roestvrijstalen boegladder .Hij is maximaal 1035 mm.in hoogte verstelbaar en de boegsteun maximaal 600 mm. De breedte is 214 mm. De ladder heeft drie treden voorzien van antislip , prijs f 495 ,-- . Info , tel . 0182 - 320522 .

Bergingsmagneet . Er is een magneet in de handel van 3 x 5 cm die 25 kilo kan trekken . Dat moet helpen als je iets van ijzer of nikkel , dat overboord is gevallen , wilt opvissen . De Powerlift 20 van Direct in Enschede concentreert zijn kracht op een heel klein oppervlak zodat er al gauw voldoende contact is met het op te halen voorwerp . Info . tel . 053 - 4300512 .

Nachtverlichting . Davis Marine in Zwijndrecht levert gebundelde lichtgevende diodes (led's) . Zij zijn er in drie kleuren : rood , wit of lichtbruin voorzien van een drie meter lang snoer met een aanstekkerstekker , ze kunnen dus als looplampje gebruikt worden . De lichtopbrengst in de 12 volt uitvoering is gelijk aan die van een tien watt gloeilampje , maar het verbruik is slechts 1 ampère in 15 uur . Info . tel . 078 - 6194316 .

Luchtslang . Webasto uit Almere -Haven heeft zijn slangen voor koude en hete lucht een extra laag gegeven .De buitenkant is nu voorzien van nog een vochtwerende en isolerende kunststoflaag . De zilverkleurige slang is verkrijgbaar in verschillende maten en lengten . Info . tel . 036 - 5359111 .

Boiler . Webasto brengt eveneens roestvrijstalen boilers in vier maten (20 , 30 , 40 , en 60 liter) met dubbele spiraal en elektrisch verwarmingselement (800 watt) op de markt . Zij kunnen zowel verticaal als horizontaal worden opgesteld en hebben een overdruk aftapkraan . Levering inclusief roestvrijstalen bevestigingsbeugel . Info . tel . 036 - 5359111

Dienblad . Vetus Den Ouden uit Schiedam spreekt van een "schoothondje" en dan gaat het over een blad waarmee kan worden gegeten " met het bord op schoot " . Dank zij het kniekussen aan de onderzijde blijft het bord stabiel op de schoot van de gebruiker liggen . Prijs f 30 ,-- . Info . tel . 010 - 4377700 .

Sleutel voor dekdoppen . Davis Marine Europe brengt een universele sleutel op de markt die op alle bestaande dekdoppen past .Dit wordt nog benadrukt door de toegevoegde schroevendraaier , 8 en 11 mm.ringsleutels , opener voor harpsluitingen en zelfs een opener voor kroonkurken . De sleutel is uitgevoerd in roestvrij staal en kost bij de betere watersportzaak f 19,50 . Info . tel . 078 - 6194316 .

Natte steigermat . De " Budmaster " biedt een oplossing tegen het inlopen van vuil op het dek en in de kajuit vanaf de wal . De zoolborstels liggen in een bak water , vuil op de schoenzolen wordt opgelost en weggeveegd tot diep in het profiel van de zool . Zijborstels zorgen voor schone randen van de schoenen . Voor vuil dat niet oplosbaar blijkt te zijn in water is er een schraper aan de voorkant . Regelmatig waternverversen is het enige onderhoud aan de " buster " . Prijs ± f 40 ,-- . Info . tel . 070 - 3906838 .

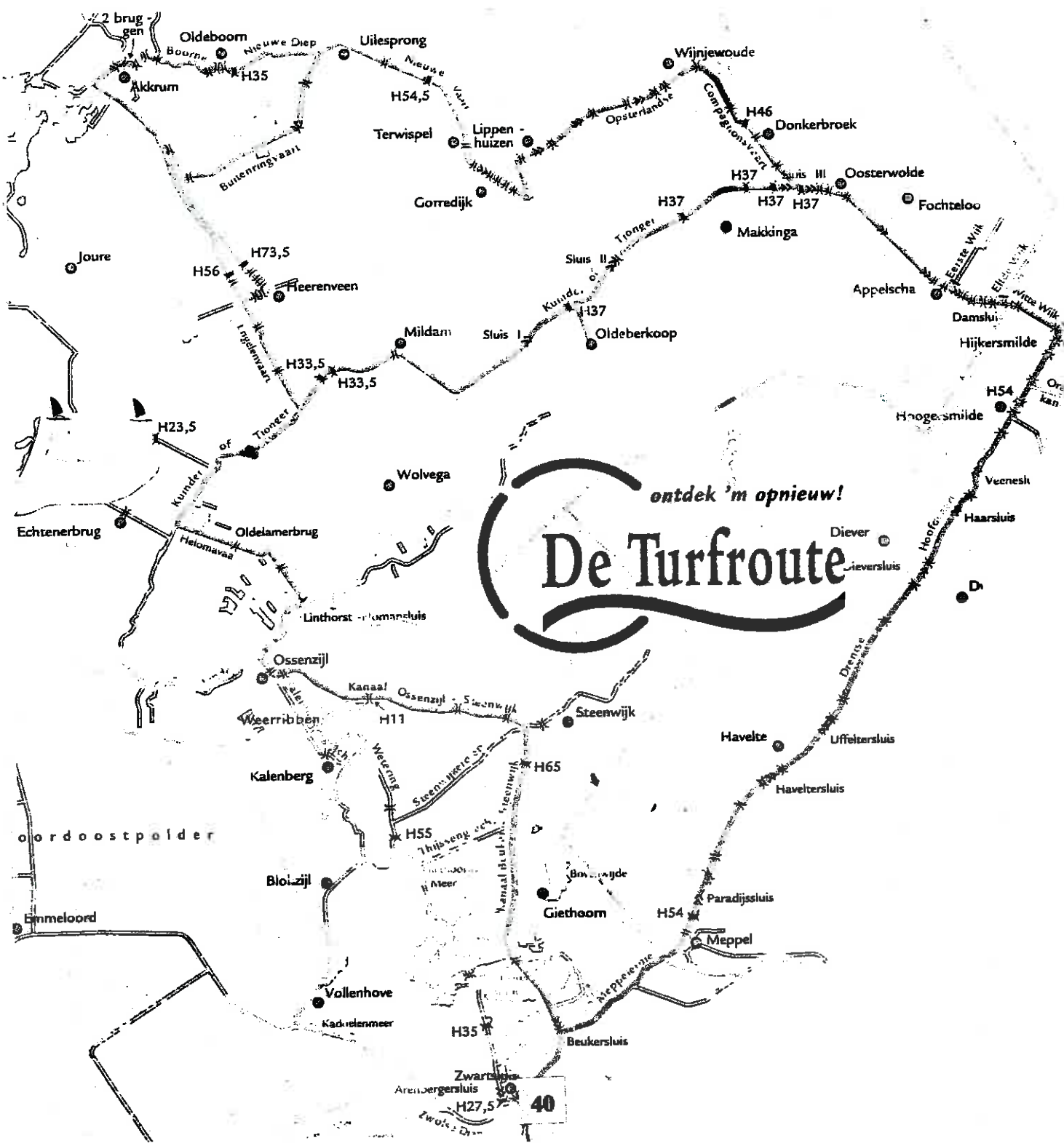
la,

ik bestel het Turfroute Informatie Pakket à fl. 14,50 (incl. porto) en stuur de bestelbon in een open envelop zonder postzegel naar: Noord-Nederlands Bureau voor Toerisme, Antwoordnummer 100, 9200 VB Drachten

Ik machtig het NNBT éénmalig bovenstaand bedrag van mijn rekening af te schrijven.

Ik ontvang graag een accept-girokaart.

Naam: _____ Adres: _____ Postcode: _____ Woonplaats: _____ Tel: _____ (Post)bankrekening nr. _____ Datum: _____ Handtekening: _____



De Turfroute

Zeemanstaal

In het najaarsnummer van ons clubblad zijn we ingegaan op het gebruik van maritieme uitdrukkingen binnen ons dagelijks taalgebruik. We hebben toen de "Boskma" lijst opgenomen met de door hem verzamelde uitdrukkingen en u gelijktijdig beloofd de literatuur er over op te slaan om na te gaan of er nog meerde uitdrukkingen en of gezegdes binnen onze taal gemeengoed zijn geworden. We hebben onder meer gebruik gemaakt van het standaardwerk = *Nederlandse spreekwoorden / spreuken en zegswijzen* = . Voor het gemak en duidelijkheid hebben we een alfabetische volgorde van de uitdrukkingen aangehouden.

De kernwoorden zijn vet cursief aangegeven, gevolgd door de oorspronkelijke betekenis van het woord of uitdrukking. Daarna is aangegeven in welke vorm het kernwoord binnen onze hedendaagse omgangstaal (nog) wordt gebruikt.

Gezien de omvang van de totaallijst lijkt het ons gewenst deze lijst over meerdere edities van ons clubblad te verdelen.

Aanklampen. Bij gevechten op zee klampte men het vijandelijke schip aan boord. Men haakte er zich met een klamp aan vast en sprong dan over. Iemand aanklampen = hem aanspreken.

Aanleggen. Zodra het schip was afgemeerd en vastgelegd aan de wal ging de bemanning van boord om de keel te smeren. Hij legt bij elk heilig huisje aan = hij kan geen herberg voorbij komen.

Achterbaks. Achterbaks is een oud woord en betekent in feite achter de rug. In de scheepvaart met de houten schepen zijn de uitdrukkingen stuur- en bakboord ontstaan. Het bakboord is de linker-kant van een schip, het stuurboord de rechterzijde. Letterlijk is bakboord hetzelfde als rugboord, het roer hing in vroeger jaren aan de rechterzijde van het schip dus aan stuurboord; de stuurman stond daarbij aan het helmhout met zijn rugzijde naar het boord aan de linkerzijde van het schip. Door invloed van de Engelse taal werd het bakboord en in sommige streken bikboord. Hij heeft zich achterbaks gedragen = hij deed niet openlijk mee)

Aftuigen. Als er niet meer gevaren werd, haalde men de zeilen (tuig) neer. Iemand aftuigen = hem scherpe verwijten maken, ook wel hem een flink pak op zijn donder geven.

Afwimpelen. Iets afwimpelen is iets niet door laten gaan. Een vlaggensein op zee wordt afgesloten met het hijsen van een roodwitte wimpel. Hij heeft het voorstel afgewimpeld = hij ging hier niet in mee

Afzakken. Als een schip afdrijft op de stroom, zakt het af in de richting van terug en komt dus niet vooruit. Hij zakte uiteindelijk af = weggaan zonder zijn doel bereikt te hebben, ook wel beschaamd zich terugtrekken.

Anker. Het anker is het zinnebeeld der hoop, waarschijnlijk naar Hebreë VI vers 18 en 19 waar getuigd wordt van de hoop: "*welke wij hebben als een anker der ziel, hetwelk zeker en vast is*". Er zijn vele uitdrukkingen en gezegdes waar het anker in voorkomt. Hij heeft hier zijn anker laten vallen = hij heeft zich hier gevestigd. Het is tijd dat ik mijn anker licht = het wordt tijd om te gaan. Hij ligt voor zijn laatste anker = hij is ernstig ziek. Hij is voor anker gegaan = hij is nu met pensioen of hij is gestopt met varen en is aan de wal. Hij zit zo vast als een schip voor twee ankers = zijn zaak loopt verkeerd hij kan zich niet meer naar behoren roeren. Beter een anker kwijt dan het schip = gelukkig is het voornaamste behouden, we zijn op tijd voor tegenmaatregelen. Geen anker of touw kan het houden = het gaat met geweld er valt niets meer te redden.

Een schip met zure appels . Betekent er komt een stevige regenbui . De wolken werden vanouds met schepen vergeleken .

Averij . Is schade aan een schip of lading ; afkomstig van een Arabisch woord "awâr "Hij heeft averij geleden = hij heeft schade geleden .

Baadje . Een baadje of baai komt uit het Maleis en is een katoenen buis door matrozen uit de Oost meegebracht en gedragen .Hij moet op zijn baadje hebben = hij verdiend een pak slaag .

Bak . De bak aan boord van een zeeschip is de grote houten kom voor het eten van de bemanning . Dat is een flauwe bak = laffe kost uit de bak van het scheepsvolk . Hij kan niet aan de bak komen = hij komt niet aan de beurt .

Baken . Een baken wijst het schip op welke wijze en veilige manier door een vaargeul gekomen kan worden .. Een baken kan variëren van de bekende vuurtoren tot een rechtop staande tak in het water , we kennen ze allemaal . De bakens zijn verzet = de omstandigheden zijn gewijzigd . Een schip op de wal is een baken in zee = pas op wat een ander is overkomen kan bij jou ook gebeuren .

Bakzeil halen . Komt uit de Engelse taal " to back a sail " , het zeil brassen zodat de wind er van voren vat op heeft en de vaart van het schip vermindert . Hij haalt bakzeil = hij krabbelt terug .

Bezeilen . Een route (deel) die op het zeil gevolgd kan worden .De haven bereiken waar men heenzeilt , waarheen men de steven gewend heeft . Men kan vaak niet bezeilen , wat men bestevent = men bereikt niet altijd zijn doel . Er is geen land met hem te bezeilen = er valt niets met hem te beginnen .

Bikboord . Ander woord voor bakboord . Van bakboord naar bikboord sturen = iemand van het kastje naar de muur sturen . hem in de maling nemen .

Boeg . De boeg is de zijde van een schip dus stuur - of bakboordzijde . Wij moeten het over een andere boeg gooien = we moeten het op een andere manier proberen . Dat is me tegen de boeg = dat stuit me tegen de borst . Iemand dwars voor de boeg komen = hem in zijn voornemen hinderen .

Boei .De boei is het baken in de vaargeul van onze zeegaten ; hij is hoogrood van kleur . Zij heeft een kleur als een boei = zij heeft een vuurrood gezicht (van schaamte ?) .

Boord . Is de langszijde van een schip (stuur - of bakboord zijde) . Ik zal hem eens aan boord klampen = ik zal hem eens aanpakken . Daar moet je bij mij niet mee aan boord komen = daar moet je mij niet mee lastig vallen . Alles wel aan boord = wij zijn allemaal gezond . Die aan boord is , moet meevaren = als je meedoet aan een onderneming , kan je je niet terugtrekken als blijkt dat de zaken anders lopen . Er is geen man over boord = het had allemaal erger kunnen zijn . Iets over boord gooien = iets afdanken .Zijn zorgen over boord zetten = je er niet meer druk over maken .

Boot . Wat hier mee bedoeld wordt is duidelijk Iemand in de boot nemen = iemand met open ogen bedonderen . Eerste in de boot , keur van riemen = wie het eerst komt of erbij is ,mag kiezen .

Bramzeil . Het bramzeil is het bovenste zeil , dat alleen bij mooi weer wordt bijgezet . Het woord komt waarschijnlijk vanuit het Deens in de betekenis van pronkzeil . De bramzeilen bijzetten = je uiterste best ergens voor doen .

Brassen . Bij een vierkant getuigd zeilschip werden de zeilen op de wind gesteld door de raas , waaraan de zeilen bevestigd zijn , te verstellen . Op deze wijze is het mogelijk de wind uit de zeilen te nemen (verbrassen) Hij heeft zijn hele vermogen weten te verbrassen = hij zit aan de grond , de wind is hem uit de zeilen .

Bijdraaien . Een schip draait bij als de zeilen dusdanig worden gesteld dat het schip stil te komt te liggen .De term **bijleggen** heeft dezelfde betekenis . Hij zal wel weer bijdraaien = hij zal wel tot inzicht komen . De zaak werd bijgelegd = er is tot een vergelijk gekomen hoewel er wel door èen van de partijen met minder genoeg moest worden genomen .

Doerak . Is als scheldwoord door zeelieden vanuit Rusland meegebracht en betekent schavuit , hoer en gemeen wijf .Maar laten wij het maar houden op een uitstekend gebouwd familieschip .

Dood stroom . Is water dat stil staat op het laagste punt van eb en op het hoogste punt van vloed . Het is daar dood stroom = er valt daar niets te beleven , het is er saai .

Dreef . Drijven in de zin van voortgaan . Hij is goed op dreef = hij schiet lekker op .

Dwarsdrijven . Een schip dat dwars in de vaart ligt belemmert anderen de doortocht .Hij is een dwarsdrijver = hij werkt een ander tegen .

Fok .Het voorste zeil van een schip . De fok opzetten = een bril op je neus zetten .

Grond .De bodem onder een vaarwater .Zij zitten aan de grond = zij kunnen niet verder ,zij zijn blut .Een gestrand schip zit aan de grond . Hij voelt grond = hij voelt dat hij genoeg heeft gegeten , op een schip peilt men in gevaarlijk water hoeveel vaam er nog staat , zolang men geen grond voelt kan men rustig doorvaren . Een zaak in de grond boren = tot de ondergang brengen , als men in een zeeslag een schip in de grond boort is dit verloren .

Gijpen .Het plotseling omslaan van het zeil van de ene zijde van de mast naar de andere kant , het vaartuig kan kantelen en verloren gaan .Hij ligt op gijpen = hij gaat tot het uiterste .

Haaien . Met een schip naar de haaien gaan betekent het schip verliezen .Dat is voor de haaien = dat is voorgoed verloren . Er zijn haaien op de kust = pas op dat je niets wordt afgenomen .

Haven . Plek waar de schepen veilig kunnen afmeren . Hij is in behouden haven = hij is binnen , het gevaar is achter de rug . Alle havens schutten wind = alle mededingers nemen een deel van de verdiensten weg , beschut liggen kost tijd dus geld .Daar is geen haven mee te bezeilen = met hem is niet te praten .



een schip op het strand is een baken op zee.....,

===== De Turfroute =====

Hoewel velen van u deze route al eens hebben gevaren zijn er ook nog velen die er tegen opzien om de Turfroute daadwerkelijk te varen . Laten we vooropstellen dat deze route niet voor iedereen geschikt is . Heb je veel haast ? .Begin er dan maar niet aan . Je moet er rekening mee houden dat je maximale snelheid 6 km per uur mag bedragen en dat het schutten door de handbediende sluisen vaak een tijdrovende bezigheid kan zijn . Ook is het konvoovaren met een groter aantal bevriende boten niet aan te raden , je vaart de Turfroute meestal met nog meerdere schepen en dan kan het voorkomen dat jouw konvooi niet altijd met elkaar tegelijk door de sluis kan . Een wachttijd tot de volgende schutting bedraagt al gauw een uur . Ook kan het (zeker buiten de schoolvakantie) voorkomen dat je verplicht bent de kleine bruggetjes zelf te openen en te sluiten . Het is verstandig om wat klein geld bij de hand te hebben want in vele gevallen zal de jeugd graag voor u de bruggetjes bedienen.

Het niet draaien van de bruggen en sluisen op zondag wordt door sommige bootjesmensen ook als een groot bezwaar gezien , de positief ingestelde waterrecreanten stellen deze verplichte rustdag echter weer op prijs .

De afmeerplekken langs de route zijn ruimschoots voorhanden en grenzen in vele gevallen aan een openbare (B) weg met in de spitsuren enig lokaal verkeer .Bedenk echter dat er geen walaansluitingen zijn , wel zijn er op de grotere afmeerplaatsen toiletgebouwen en afvalcontainers .Neem vooral je (vouw) fietsen mee ! Er zijn bijzonder mooie fietstocht (jes) langs en bij de gehele Turfroute uitgezet .

Oriënteer je van te voren op welke wijze je de route kunt en wilt (er)varen , het is wellicht aan te bevelen om het informatiepakket bij het N.N.B.T. aan te vragen , je kunt daartoe de bonnen op bijgaand overzichtskaartje gebruiken .

Omdat ik er van uitga dat de meesten vanuit de zuid – of westhoek richting Turfroute zullen komen hebben wij in dit overzicht Zwartsluis als startpunt gekozen .

Je vaart vanuit Zwartsluis richting Beukerssluis en gaat vòòr de sluis stuurboord uit het Meppeler – diep op , richting Meppel . Indien je wilt fourageren kun je bij de passantenhaven in het centrum afmeren, vaar anders richting Pro Aqua waar je altijd welkom bent en gastvrij met een kop koffie en attentie wordt ontvangen . Bij Pro Aqua is ook voorlopig de laatste gelegenheid om brandstof in te slaan ; indien je verderop langs de turfroute wilt tanken kan dit alleen met jerrycans bij de garages langs de weg .

Onze eerste sluis na Pro Aqua is **de Paradijssluis** , je passeert aan bakboord een paar kalkovens , nu ingericht als restaurant . Hierna volgt **de Haveltersluis** , het is zeker de moeite waard om daar af te meren . Het centrum en de omgeving van Havelte vragen om een nadere kennismaking.Via **de Uffeltersluis** varen we naar **de Dieversluis** waar je beslist moet afmeren om Diever en Dwingeloo met hun mooie achterland te verkennen . Bij de sluis zijn toiletgebouwen en kan water ingenomen worden . We zetten onze tocht voort via **de Haarsluis** en **de Veenesluis** en naderen Hoogersmilde en moet je de keuze maken de Drentse Hoofdvaart blijven volgen om in richting Assen en Groningen te varen . Wij gaan echter bij Hijkersmilde bakboord uit , richting **de Damsluis** waar in feite de echte Turfroute begint . Je moet daar ook het Turfroutevignet à f 30.—aanschaffen voor een verder gratis doorvaart bij de sluisen en bruggen . Je ontvangt tevens een informatietas met diverse folders. Dan varen we richting Appelscha dat tussen **het Bovenste verlaat** en **het Beneden ver - verlaat** is gelegen .Ook hier de aanrader om enige dagen te blijven liggen om bijv. de Veenwolds – route te fietsen of door de bossen van Appelscha inde directe omgeving te wandelen . Voor gezinnen

met kinderen zijn natuurlijk het pretpark Duinen Zathe alsmede het zwembad , midgetgolfbaan en het dierenpark De kameleon de moeite waard .

Van Appelscha varen we naar Oosterwolde en kunnen we aan de graswal midden in het dorp afmeren , ook hier een toiletgebouw en watertappunt . Het winkelcentrum en het natuurgebied het Fochteloërveen zijn binnen direct bereik . Via het Nanninga verlaat laten we Oosterwolde achter ons en komen dan voor de keus bakboord uit via de Sluis III door de Tjonger , richting Oldeberkoop te varen of naar Donkerbroek door de Compagnonsvaart .

Wij kozen voor de laatste route maar willen wel even met je de zijsprong via de Tjonger maken en varen dan langs Makkinga naar de Sluis II en meren vòòr de invaart naar Oldeberkoop aan stuurboord af . We liggen dan naast een nieuw aangelegd fietspad dat ons door de Tjongervallei voert . In het dorp is een klein winkelcentrum rond een prachtige romano- gotische stijl kerk uit de twaalfde eeuw . Je kunt de Open Stal route fietsen of naar de Dellebuursterheide gaan . Vanuit je ligplaats kun je ook binnendoor over de Kiekenberg naar de dorpen Oudehorne en Nieuwehorne een prachtige fietstocht maken . We varen weer door en komen bij de Sluis I om vervolgens nog bij Mildam met zijn prachtig achterland af te meren . En ja , een maal door de brug bij Mildam verlaat je de Turfroute en is aan jou de keuze van hoe verder . Je kunt stuurboord uit door de Engelenvaart , met over de volle lengte afmeerplekken , naar Heerenveen en verder varen . Of je vaart door over de Tjonger om op de driekruising (hier kan je weer brandstof bunkeren) te kiezen uit rechtdoor via de Kuinder naar Kuinre te varen (is beslist een aanrader) of je gaat stuurboord uit via de Christiaansloot om door Echtenerbrug naar het Tjeukemeer te varen . Keuze drie brengt je via de Helomavaart naar de Linthorst Homansluis en vandaar kan je nog richting Oldemarkt of je gaat door de sluis richting Ossenzijl . Overigens vinden wij de route over Kuinre wel langer maar vele malen mooier en rustiger .

Wij voeren dus naar Donkerbroek om aan een mooie graswal voorzien van een toiletgebouw af te meren . Donkerbroek met zijn klokkenstoel is de moeite waard en je kunt zo je wilt ook even langs Petersburg en Moskou fietsen . Een fietstocht naar Bakkeveen brengt je naar een prachtig natuur - gebied de Slotplaats . We varen weer verder en komen door de Wijnjeterperverlaat maar de afmeer mogelijkheden zij niet zo geweldig en we varen door naar de Hemrikkerverlaat . Direct achter deze sluis is aan stuurboord een afmeersteiger en daar meren we af . Je ligt er met je boot als het ware in het bos en we gaan zeker met de fiets dwars door het bos naar Beetsterzwaag . Dit dorp is bekend om zijn prachtig onderhouden herenhuisen met fraaie tuinen . Bekend is het landgoed met het hotel Lauswolt aan het begin van het adellijke dorp met in het centrum vele kunstgaleriën .

We varen weer verder en passeren de Lippenhuisterverlaat . Je ziet aan stuurboord een steiger met de uitnodiging om je boodschappen in Lippenhuizen te komen doen . We varen echter door en naderen Gorredijk , vòòr de eerste brug kan je aan stuurboord aan een steiger afmeren wij voeren door de brug om aan bakboord in een klein parkje plek te vinden . Gorredijk heeft een redelijke winkelstand en je kunt in de omgeving leuke fietstochtjes maken . Vergeet vooral niet het streek- museum annex het V.V.V. kantoor te bezoeken al was het maar om je coupon voor een gratis fles wijn in te leveren . Als we via de Gorredijkstersluis het dorp verlaten passeren we aan bakboord een fraaie aanlegplaats met een toiletgebouw . We varen dan door de Spaltenbrug en de Rolbrège over de Nieuwe Vaart langs het voormalige poldergemaal . Daar is een Marrkritesteiger en als er plek is meer dan af om met de fiets het openluchtmuseum It Damshûs te bezoeken . Dit museum geeft een goed beeld van de erbarmelijk slechte woon - en werkomstandigheden rond de jaren 1850 .tot begin 1900 .Er staat een beeld van "de Appèlmeester" (stakingsleider) . In Nij Beets bevonden zich indertijd veel aanhangers van de socialist Domela Nieuwenhuis .

We varen verder met aan bakboord de Ûlesprong met Marrekriteplaats en watertappunt en maken nu de keus of we gaan rechtdoor via Aldeboarn of we gaan bakboord uit in de richting van het natuurgebied " de Deelen" . Na het passeren van de Warrebrug ligt bij het voormalige Trippemaal een Marrkriteplaats . Het Trippemaal is nu ingericht als expositieruimte en de verdere omgeving is ook best de moeite waard . Vaar je door de Poolsbrug dan ligt bij het nieuwe gemaal aan bakboord ook een Marrekriteplek en ca. 2000 m. verder een afmeerplaats direct aan de Deelen met wandelroutes en vogelkijkhut . Vlak voor de zelfbedieningsbrug de Poolsbrug ligt aan bakboord nog een Marrekriteplek . Wij varen door de brug en komen uit op de Heeresloot die verbinding geeft met het centrum van Heerenveen . We gaan echter stuurboord uit onder de spoorbaan door en komen uit op het Heerenveense kanaal .Stuurboord uit ga je in de richting van Akkrum en bakboord uit kom je langs de jachthaven de Welle met de mogelijkheid van bunkeren . Daarna passeer je de Jousterbrug , na ca. 300 meter kom je bij een zwaaiikom , stuurboord gaat naar het centrum van Heerenveen en wij zijn bij ons huis en thuishaven . Rechtdoor begint de Engelenvaart en na het passeren van de de Rottummerbrug en de Schoterlandsebrug kan je richting Tjonger varen. Zie voor verder de aanwijzingen zoals gegeven bij het verlaten van Mildam om via de Tjonger verder te varen .

Wij hopen met deze routebeschrijving een objectief beeld van en over de Turfroute gegeven te hebben en we verwachten dat je deze tocht als ontspannend zult ervaren .

Lies en Rien Wienk .

===== Vaartochten =====

Het is jammer dat er dit jaar maar één Pinkstertocht gehouden wordt . Is er echt niemand die bereid en in staat is een tweede tocht te organiseren waar gedacht kan worden aan de regio Overijsseldrente- Friesland . Kom 18 maart met je voorstel(len) en het wordt verder geregeld !!!

Regiotocht Vecht & Venen.

In het vorige nummer d.d. oktober 2000 had ik een oproep gedaan aan alle leden van de Doerakclub, die met hun Doerak rond of op de Vechtplassen liggen of varen. Met daarbij het idee, om eens een gezellige tocht of bijeenkomst te organiseren. Dit als kennismaking met als doel, eventueel meerdere activiteiten in deze regio. Er hebben al 2 leden enthousiast gereageerd, dus de Regio Vecht & Venen kan van start. Het plan is om op zondag 20 mei een tocht te varen bijvoorbeeld via de Oostelijke Drecht, Hilversums Kanaal naar de Wijde Blik, of nog wat verder via sluis t'Hemeltje , Nederhorst den Berg naar de Spiegelpolder. Wat ook een hele mooie tocht is, om via Breukelen naar Maarssen te varen en daar af te meren bij rest.Geesbergen van de fam Heinsius. Daar kan men een lekker pannekoekje eten en dan weer terug over de Vecht op huis aan. Dit zijn nog maar plannetjes, wij moeten dit nog onder elkaar bespreken. Aan die leden, voor wie het bovenstaande wel aanspreekt en graag mee willen doen, adviseer ik, neem contact op met Jan Hoefs, Kanaalstraat 223, 3531 CH, Utrecht, bel 030-2941888 of email jmhoefs@wxs.nl

Pinkstertocht in de Biesbosch.

Beste Doerak vrienden, dit jaar is er weer een pinkstertocht in de Brabantse Biesbosch. In dit ontstaansgebied van onze Doerakclub nodigen wij jullie uit om deel te nemen aan een tocht met de volgende ingrediënten:

- Op zaterdag verzamelen in Drimmelen
- Kennis maken met elkaar of bijpraten tijdens een gezamenlijk diner.
- Een lange tocht door dit unieke stuk Nederland met onderweg een bezoek aan de historie van dit gebied.
- Na het varen een ouderwetse Sherrystop met alles erop en eraan in de overnachtingshaven.
- Verder veel gezelligheid en op maandag afscheid nemen en uitzwaaien.

Staan bovenstaande ingrediënten U aan, verstuur Uw aanmelding svp voor half april ivm de noodzakelijke reserveringen.

Tot ziens Wim Verschuren

Aanmeldingsformulier pinkstertocht 2001

Ondergetekende neemt deel aan de tocht in de Biesbosch:

Naam :
Adres :
Postcode :
Plaats :
Scheepsnaam :
Aantal personen waarvan ... jonger dan 12 jr.

Enquête:

Wij doen mee aan:

	nee	ja	aantal personen	opmerkingen
Diner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
svp <input type="radio"/> aankruisen				

Ondertekening:

Svp inzenden voor 15 april naar:

W. Verschuren
Pastoor Reynoldsstraat 33
4758 AT Standdaarbuiten

of per E-mail: wimverschuren@hetnet.nl

===== Vraag en aanbod =====

Te koop .

Doerak 650 S bouwjaar 1969 , 11 pk èen cilinder Yanmar diesel , twee accu's , walstroom , halo - geen verlichting , Electrolux koelkast , R.V.S. gasstel , elektrisch onderwatertoilet , Webasto c.v. , radio / cassette (binnen en buiten) , Omnimax antenne , intercom , dieptemeter , twee zeer luxe vaststaande witkunstleer stuurstoelen , houten siermast , R.V.S. zwemtrap , motorsteun voor (nood) buitenboordmotor . In 2000 geheel (onder - en bovenwaterschip) nieuw geschilderd met Sikkensproducten , onderwaterschip gestraald en van acht lagen coating voorzien ! Binnen - en buiten zeer mooie hout - en messing afwerking .
De boot staat op de wal en is eventueel te koop met een nieuwe hardhouten steiger van zeven meter ligplaats Kolhorn
Alles moet weg wegens verhuizing naar Spanje .

Info : D. Schneider , tel./fax 0227 - 547330

Te koop .

Een in goede staat verkerend winterkleed voor over de gehele lengte van een Doerak 780 .
Het kleed is inclusief een stalen frame . Prijs nader overeen te komen .

Info : Theo de Jong , Bouriciuslaan 32 - 8203 PD , Drachten . tel . 0512 - 513395

Vakantieruil .

We bieden een ruime woning met een boot van twaalf meter type Monk trawler in een rustige omgeving van Canada , met uitzicht op Vancouver Harbour . Wij zoeken voor ons gezin met een dochter van 9 jaar in Holland een vergelijkbare woning met boot , we zijn ervaren watersporters . Gedacht wordt aan een periode van één tot zes maanden in de maanden april t.e.m. oktober 2001 .

Voor nadere info de fam . L. Willems , Eikelakkers 6 , 6711 TE Ede , tel . 0318 - 618612

