

Nov 2



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 • Nieten • Vergaren • Brocheren

MAILING SERVICE

- Direct Mail

DIGITALE DIENSTEN

- MultiCopy Online • Internet • CD-Service
- Bestandsbeheer

November 2002
28^e Jaargang No. 2

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

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

Website: www.doerakclub.myweb.nl

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

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

De redactie van dit blad berust bij
M.W. Wienk
Klynlân 4
8447 DW Heerenveen
e.mail m.w.wienk@hccnet.nl

Kopij voor dit blad zenden aan de redactie of
het secretariaat.
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer 16-01-2003
Het volgende nummer verschijnt begin maart 2003

De omslagen voor dit blad zijn gesponsord door Pro Aqua Yachting te Meppel en gedrukt bij
Drukkerij LET'S GO, Kruisstraat 17, Meppel.

Het binnenwerk is gedrukt en afgewerkt door Copiëerderij Dijkstra, Nieuwstraat 30, Heerenveen

Van de (vice) voorzitter.

U leest het goed er staat inderdaad nog steeds vice voorzitter boven het gebruikelijke stukje van de voorzitter. In het vorige nummer was ik nog vol goede moed en dacht dat we eindelijk het tijdperk van vergaderen onder leiding van een waarnemend of vice voorzitter konden afsluiten.

Helaas heeft ons bestuurslid de heer Martin Wolters te kennen gegeven dat hij, gezien zijn drukke werkzaamheden, het voorzittersschap niet op zich kan nemen. Heel jammer, maar we hebben zijn besluit te respecteren. Uw bestuur is intussen naarstig op zoek naar een goede kandidaat en het ziet er naar uit dat wij hierin op korte termijn zullen slagen.

Als club hebben wij een goed jaar achter de rug, het ledental nam met liefst vierendertig leden toe!!

En dit jaar is het ook gelukt een start te maken van onze Technische Commissie.

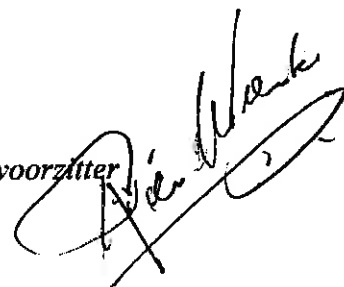
Tijdens onze voorjaar ledenvergadering heeft u kennis kunnen maken met de coördinator van deze commissie, de heer Bert Hovener. Het was jammer dat er voor Bert toen te weinig tijd overschoot om met u over de inhoud en werkwijze van de commissie van gedachten te wisselen. Helaas moesten, gezien het al late tijdstip een groot aantal leden de vergadering vroegtijdig verlaten. Ik hoop van ganser harte dat dit onderwerp op de najaar vergadering beter tot zijn recht zal komen.

Het jaar 2003 dat nu voor ons ligt belooft een bijzonder jaar te worden. Wij gaan immers het zevende Lustrum van onze Doerakclub in Lelystad vieren. Het programma ziet er alleszins aantrekkelijk uit en wij verwachten dan ook een grote opkomst op 7 t/m 9 juni 2003 !!!

Het is nog aan de vroege kant, maar ik wil u en de uwen mede namens mijn medebestuurleden, alvast een voorvarend en vooral gezond 2003 toewensen.

Tot ziens op 24 november in Maarsbergen.

Rien Wienk (vice) voorzitter



LEDENVERGADERING Zondag 24 november 2002 14.00 uur.

Uitnodiging

Het bestuur nodigt de leden en donateurs met hun bemanning uit voor het bijwonen van de Algemene Ledenvergadering te houden op zondag 24 november 2002 in

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

Motel Maarsbergen is gelegen aan de autosnelweg A12 (Utrecht-Arnhem) bij afrit 22 Maarsbergen. Er is voldoende parkeergelegenheid.
Het dichtst bijzijnde NS-station is in Maarn op 2,5 km afstand. Voor zover bekend is er op zondag geen busverbinding met Maarsbergen.

De vergadering begint om 14.00 uur, de zaal is open vanaf 13.30 uur.
Op een tafel in de zaal bij de ingang liggen presentie lijsten. Eén handtekening per lid/donateur graag! Op een tafel in de gang bij de zaal vindt u kopjes en kannen koffie en thee waar u zich een kop koffie of thee kunt inschenken. Na 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 14 april 2002.
4. Ingekomen post.
5. Benoeming kascontrolecommissie.
6. Aanpassing Huishoudelijk reglement.
7. Activiteiten 2003, Lustrumviering.
8. Wisselbeker, uitreiking medailles.

PAUZE

9. Rondvraag.
10. Presentatie
11. Sluiting.

Ad 2.

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

Ad 4. Het bestuur heeft met leedwezen kennis genomen van het overlijden van ons lid Dhr. L. Willems uit Ede. Hij was lid sinds maart 1990.

Ad 5. Dhr. Sterrenburg is aan de beurt om af te treden, dhr. Verschuren blijft lid, dhr. Hoefs, nu reserve, wordt lid. Er dient een nieuw reserve-lid benoemd te worden.

Ad 6. Tijdens de Algemene Ledenvergadering van 18 maart 2001 heeft de Vergadering besloten dat leden die geen Doerak meer bezitten geen lid kunnen blijven. Het bestuur stelt voor om Art. 14 van het Huishoudelijk Reglement aan te vullen met de volgende tekst.

Leden die geen Doerak meer bezitten kunnen geen lid blijven doch desgewenst donateur worden. Op voorstel van het bestuur kan de Algemene Ledenvergadering ontheffing verlenen als dit in het belang van de vereniging is.

Donateurs kunnen, op verzoek aan het bestuur, met een ander type boot evenementen als bovengenoemd bezoeken doch niet meevaren met specifieke Doeraktochten. Een en ander ter beoordeling door het bestuur.

Ad 7. Activiteiten 2003. Lustrumviering. Nadere informatie vindt u elders in dit blad.

Ad 8. Het bestuur heeft het genoeg weer een kandidaat voor de Wisselbeker aan u voor te kunnen stellen. Ook zullen de organisatoren van dit jaar gehouden tochten de hun toekomstige medailles in ontvangst kunnen nemen.

Ad 9. Leden die vragen hebben over de boot of motor enz. worden verzocht deze vóór de pauze schriftelijk bij het bestuur in te dienen.

Ad 10. In verband met het bezoek aan de Bataviawerf in Lelystad tijdens de Lustrumviering zal ons lid Roedi Deinert, als vrijwilliger werkzaam op de Werf, een presentatie van ongeveer 30 minuten geven over de Werf. Na afloop kunnen vragen gesteld worden.

MEDEDELINGEN

Contributie 2003

Bijgesloten vindt u een acceptgiro voor de contributie of bijdrage voor 2003.

(Tenzij u reeds heeft opgezegd.) Als u dit nu meteen over maakt kunt u het niet meer vergeten en bespaart u de Penningmeester extra werk.

Leden en donateurs die de contributie of bijdrage voor 2002 nog niet voldaan hebben vinden een tweede acceptgiro voor € 18,= bijgesloten. Dit is de contributie of bijdrage vermeerderd met € 3,= rappèlkosten.

Ledenadministratie

Op de acceptgiro staan uw gegevens vermeld zoals die in de ledenadministratie zijn opgenomen. Indien u onjuistheden constateert wordt u verzocht de juiste gegevens op de **voorzijde** van de acceptgiro te vermelden.

Opzeggen lidmaatschap

Dit moet uiterlijk 3 december a.s. schriftelijk gebeuren aan het secretariaat.

Clubvlaggen

Nieuwe clubvlaggen kunnen worden besteld door € 5,- over te maken op postgiro 480542 t.n.v. Doerakclub, Teteringen. U krijgt de vlag dan per post thuis gestuurd. Ook tijdens de a.s. ledenvergadering zullen de vlaggen te koop zijn.

Technische documentatie.

Tijdens de ledenvergadering zullen à € 12,- te koop zijn:

- a. Een map inhoudende artikelen over technische zaken, de Doerak betreffende, die o.a. in het clubblad verschenen zijn, alsmede een samenvatting van de presentaties die dhr. Versfeld tijdens ledenvergaderingen gegeven heeft.
- b. Een geïllustreerde onderdelenlijst van aanbouwdelen van DTP 40/50/60 motoren. Dit zijn de z.g. "rode" DTP-motoren. De lijst omvat alle onderdelen m.u.v. het motorblok en het brandstofsysteem.

Technische Commissie.

Het bestuur heeft de volgende besluiten genomen.

Adviezen van de Technische Commissie (T.C.) zijn vrijblijvend. De T.C., noch het bestuur of de Doerakclub zijn aansprakelijk voor de eventuele gevolgen van het opvolgen van deze adviezen.

De adviezen van de T.C. zijn alleen bestemd voor de leden en worden niet op de website van de Doerakclub bekend gemaakt.

Website Doerakclub

De Doerakclub beschikt over een eigen website: www.doerakclub.myweb.nl

Surf er eens naar toe. De website bevat gegevens over de Doerakclub, een aanmeldingsformulier en allerlei interessante links. Het ligt in de bedoeling dat de Technische Commissie ook van de website gebruik gaat maken. De site gaat vergezeld van een stemmig muziekje. Dit alles dankzij onze computerwhizzkid Peter van der Woude!



NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB
GEHOUDEN OP 14 APRIL 2002 TE MAARSBERGEN

1. Opening. De Vice-voorzitter, Rien Wienk, zit de vergadering voor en opent om 14.07 uur de vergadering. Spreker heet iedereen welkom en is blij met de grote opkomst. Hij legt uit dat de vergadering laat in het voorjaar gehouden wordt omdat vòòr 14 april geen zaal beschikbaar was.
2. Mededelingen. De Secretaris heeft bericht van verhindering ontvangen van de leden Jongkind, Scholts, Bakkenes (Borculo), Van Kaam, Ramshorst-v.d. Tol, Buiskool, Sterrenburg, Tilburgs, Severin en Smits (Rotterdam).
De Voorzitter herinnert aan het overlijden van ons lid Ary Broersma en de echtgenote van onze Penningmeester Jelly v.d. Woude –v.d. Weide en vraagt de aanwezigen staande onze overleden vrienden te herdenken. Verder herinnert hij aan de hart-operatie van het bestuurslid Jan Pennings die weer geheel hersteld is.
3. Notulen van de vergadering van 25 november 2001. Deze worden ongewijzigd goedgekeurd.
4. Ingekomen post. De Secretaris heeft een brief ontvangen van dhr. Sterrenburg, lid van de Kascommissie, waarin hij mededeelt dat de Commissie de financiële administratie van de Penningmeester heeft gecontroleerd en goedgekeurd. Mede-commissielid Verschure zal de verklaring tijdens de ledenvergadering voorlezen.
5. Jaarverslag van de Secretaris. Hieraan valt niets toe te voegen.
6. Financieel verslag 2001, verklaring Kascommissie. Dhr. Verschure leest de verklaring voor met het advies om de Penningmeester décharge te verlenen. De Vergadering gaat hiermee onder applaus akkoord. De Voorzitter deelt mee dat de indexering van de contributie in het bestuur ter sprake is geweest, men komt hier t.z.t. nog op terug. Dhr. Sybesma ziet, gezien het positieve saldo, geen noodzaak voor verhoging. De Voorzitter ziet dit, gezien de kostenstijgingen, anders.
7. Lustrumviering 2003. De Voorzitter geeft het woord aan dhr. Wolters. Deze verklaart dat het moeilijk is om ligplaats te vinden voor 50 à 60 boten. In Harderwijk zou men met 2 à 3 boten tegen elkaar moeten liggen, de Eemhof ziet er niet uit en is aan de kleine kant. De lustrumviering zal plaats vinden met Pinksteren, 8 juni 2003. Er zijn nog mogelijkheden in Ossenzijl, Steenwijk of mogelijk Almere-Stad. Zolang er geen haven bekend is, is het moeilijk organiseren van restaurant- en hotelaccommodatie. De lustrumcommissie bestaat nu uit 3 personen waarvan er 1 ziek is, wie wil er mee organiseren? Dhr. Frequin geeft zich op, hij woont in Nieuwegein, zijn boot ligt in Friesland. Ook dhr. Deinert uit Zeewolde geeft zich op, dhr. Wolters zal hen de beschikbare gegevens sturen en contact opnemen.
De Voorzitter vraagt n.a.v. het voorgaande of er leden zijn die accommodatie weten wat betreft ligplaatsen, restaurant en hotel voor deelnemers die met de auto komen. Dhr. Frequin stelt voor Lelystad Haven, ook is er een voorstel voor Alphen a/d Rijn. Dit laatste is te ver van de woonplaats van dhr. Wolters.
Mevr. Sybesma vraagt waarom de lustrumviering met Pinksteren plaats vindt. De Voorzitter antwoordt dat de lustrumcommissie een vrij mandaat heeft en dat het onmogelijk is een datum te kiezen die iedereen goed uitkomt. In de schoolvakanties wil men met het gezin weg.
Dhr. Surendonk merkt nog op dat de pinksterdagen hoogtijdagen zijn voor de horeca met daaraan aangepaste prijzen.
8. Technische Commissie (T.C.) De Voorzitter merkt op dat de T.C. een ondergeschoven kindje is. Door de ledenenquête is gebleken dat er behoefte is aan een T.C. maar dat maar weinig leden zich geroepen voelden daarin zitting te nemen. Door omstandig heden is er tot nu toe niets van terecht gekomen. Dhr. Hovener heeft een handleiding voor geluidsbestrijding geschreven die als

bijlage van het clubblad verspreid is. Naar aanleiding hiervan heeft hij dhr. Hovener gevraagd de T.C. op te tuigen als coördinator van de T.C. Dhr. Hovener heeft hierin toegestemd en bij het bestuur een voorstel ingediend. Het bestuur kan zich hiermee grotendeels verenigen. Er geldt echter de volgende restrictie: Adviezen van de T.C. aan de leden zijn vrijblijvend. De T.C. en het bestuur zijn niet verantwoordelijk voor eventuele gevolgen als de adviezen worden opgevolgd. Na de presentatie over verzekeringen zal dhr. Hovener een toelichting geven. Spreker is blij dat de T.C. nu van de grond komt en vraagt de medewerking van de leden om een en ander voor elkaar te krijgen.

9. Bestuursverkiezing. Peter v.d. Woude en Jan Pennings zijn herkiesbaar, zij het dat de laatste terug treedt als er een jonger lid zich beschikbaar stelt. Er zijn geen tegenkandidaten. Op de vraag van de Voorzitter of de Vergadering akkoord gaat met de herverkiezing betuigt men met applaus zijn instemming. Verder kondigt de Voorzitter aan dat het bestuur een tweede vrouw voor het bestuur kandidaat stelt n.l. Greet Bakker. Ook haar verkiezing wordt met applaus begroet. De Voorzitter heet haar welkom in het bestuur.
10. Activiteiten 2002. De Voorzitter noemt de Pinkstertocht in Hattem en de Regiotocht op de Utrechtse Vecht. In het bestuur is het volgende voorstel besproken en aangenomen : Een Doeraktocht met minimaal 6 boten valt, na overleg met het bestuur vooraf, onder hetzelfde financiële regime als Pinkstertochten. D.w.z. per deelnemende persoon kan max. € 7,- aan kosten gedeclareerd worden. De Vergadering is het hiermee eens. Dhr. Deinert vraagt hoe men de leden bereikt als men een tocht wil organiseren. De Voorzitter antwoordt: 'Via het clubblad' De Penningmeester belooft dat als men hem informatie stuurt via e-mail dit op de website van de Doerakclub komt. Dhr. Hoefs adviseert binnen de eigen regio leden op te bellen of aan te schrijven. De Voorzitter meent dat de organisatie van een tocht zoveel tijd vraagt dat een publicatie in het clubblad vroeg genoeg komt. Er volgt nu een voorstel om in elke regio een contactman aan te wijzen waarmee men contact kan opnemen als men een tocht wil organiseren. De Voorzitter noemt het idee van regio's niet nieuw. In de leden enquête vindt men een regiocontact nuttig maar was niemand beschikbaar. Verder ligt de woonplaats niet altijd in de zelfde regio als de haven. Dhr. Frequin vindt de regio van de ligplaats van belang. Hij wil zelf contactman in Friesland zijn. De Voorzitter maakt nu de winnaar van de puzzel in het najaarsclubblad bekend. Er waren 11 goede inzendingen, na loting werd dhr. Haakma uit Jonkerslân als winnaar aangewezen. De Voorzitter geeft nu het woord aan mevr. Jonker. Mevr. Jonker maakt zich bekend: Zij is oudlid, oud-Penningmeester. Zij vervolgt: Eén van de oprichters van de Doerakclub en tevens de eerste Voorzitter, dhr. Jonkers, kreeg bij zijn aftreden als Voorzitter een prachtige oorkonde. Onlangs ontmoette zij de weduwe van dhr. Jonkers. Van haar kreeg zij nu deze oorkonde wat zij zeer op prijs stelt omdat ook haar handtekening er onder staat. Te zijner tijd zal de oorkonde ter beschikking van de Doerakclub gesteld worden. Zij hoopt dat de leden van de Doerakclub nog vele fijne tochten mogen maken. Zij wordt beloond met een luid applaus. De Voorzitter spreekt de hoop uit dat mevr. Jonker de oorkonde nog lang in bezit mag hebben. De Voorzitter vraagt nu of dhr. Zitman aanwezig is om de hem toebehorende foto's in ontvangst te nemen. Daarna verzoekt hij Jan Pennings, die tijdens de najaarsvergadering afwezig was, de penning voor de mede-organisatie van de Pinkstertocht in de Biesbosch in ontvangst te nemen. De Voorzitter vraagt nu nieuwe leden die aanwezig zijn zich voor te stellen. De leden Frequin en Worseling stellen zich voor en worden met applaus welkom geheten. Vervolgens geven ong. 20 leden zich op voor het diner na de vergadering.
11. Rondvraag. Dhr. Deinert vraagt wat de letters M en B voor het boottype in de ledenlijst betekenen. De Voorzitter antwoordt dat dit betekent marifoon en/of 27 mc 'bakkie' aan boord. Mevr. Jonker vraagt of er een (kleuren) foto van de oorkonde in het clubblad geplaatst kan worden. Dhr. Surendonk meent te weten dat er 30 jaar geleden tijdens een ledenvergadering in

Gouda oplossingen voor het motorlawaai naar voren gebracht zijn. Deze moeten nog in het archief van de Secretaris beschikbaar zijn.

De Voorzitter maakt bekend dat n.a.v. een aanmelding van een nieuw lid blijkt dat er ook Doerakken met een benzinemotor geleverd zijn.

Dhr. Boskma wil weten hoeveel Leden mee doen aan "Friesland Vaart". Dit is niet bekend. Dhr. Kerkhoven heeft overcompleet en gratis beschikbaar een accu van 120 Ah.

De voorzitter kondigt nu een pauze aan tot 16.00 uur.

Na de pauze geeft dhr. Van der Spaa van assurantiekantoor Brouwer de Zwart een presentatie over bootverzekeringen. Van de mogelijkheid om vragen te stellen wordt druk gebruik gemaakt.

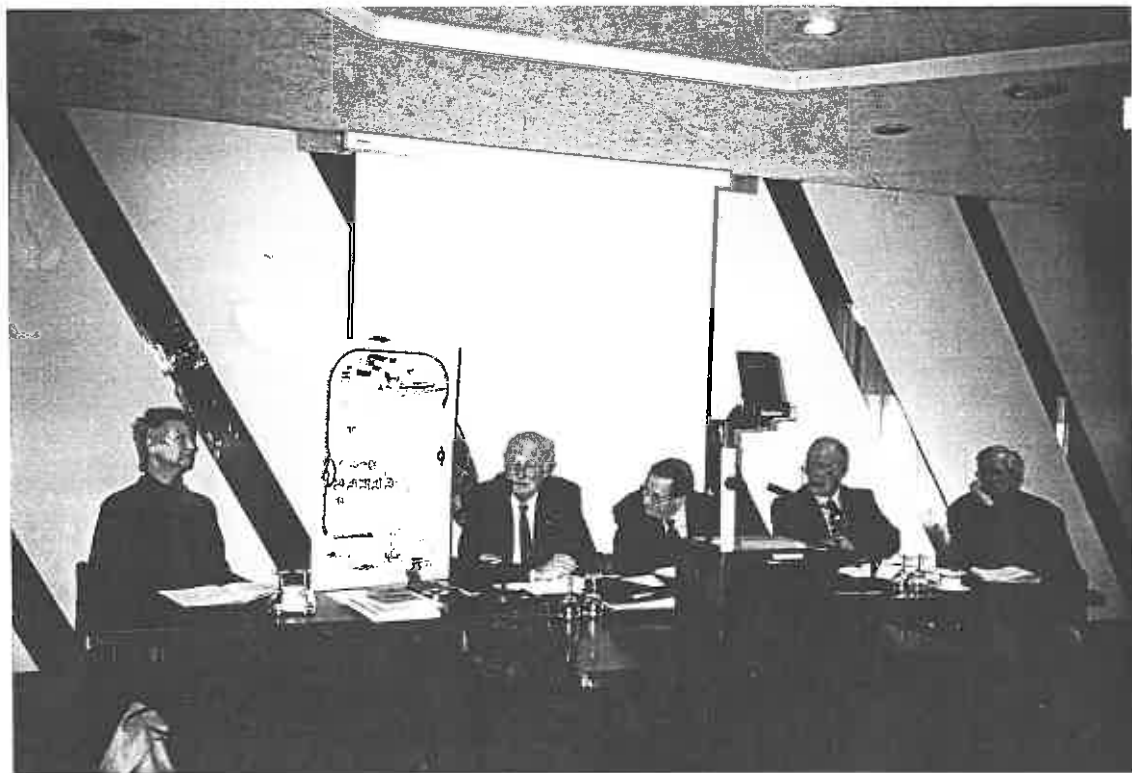
Hierna zet dhr. Hovener zijn bedoelingen uiteen met de te vormen Technische Commissie.

12. Sluiting. Om ong. 17.45 sluit de Voorzitter de vergadering.

Santpoort, 16 april 2002

Voorzitter

Secretaris

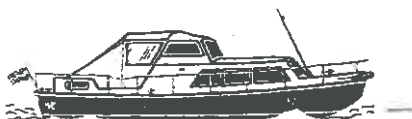


Het bestuur in volle aandacht voor de oorkonde van uit het bezit van mevr. A.A. Jonkers-Niehoff

Welkom aan boord

Het afgelopen jaar was een jaar met een sterke groei van ons ledental. Wij hopen dat onderstaande nieuwelingen zich snel thuis zullen voelen. U bent lid geworden van een club mensen die los van hun maatschappelijke status dezelfde afwijking hebben: zij zijn behept met het Doerakvirus en dat is moeilijk te bestrijden.

Nr.	Naam	Inits	Plaats	Straat	Haven	Bootnaam	Type
01	Boer	C.de	Rotterdam	Rotsheide 20		Noordenwind	1050
02	Brouwer	A.J.	Furmerend	Vheredijk 6	Furmerend	Doerakje	650
03	Burg	A.F.G.M.v.d.	Oud-Beijerland	Boschenhoek 36			
04	Driel	E.M.van	Papendrecht	Scheidingslaan 59	Dordrecht	Dik Trom	950 AK
05	Dunkel	L.B.	Münster Duitsland	Salzstrasse 24	Beulaks Haven	Najade	650
06	Frequin	P.L.G.	Nieuwegein	Acaciastraat 56	Jimsum	Los Hermanos	950 PAV
07	Grauwinkel	A.	Moers Duitsland	Hoefenstrasse 19	Zwolle	Scylla	780 AK
08	Hagedorn	A.	Zwolle	Loediep 25	Schoterzijl	Brandaan	850
09	Harzing	W.T.M.	Rotterdam	Raephorststraat 10 C	Rotterdam	Menné	700 AK
10	Hepkema	J.	Swifterbant	Koningshof 70	Schoterzijl (Fr)	Qua Vadis	780
11	Hoekstra	K.	Hoofddorp	Steinerbos 259	Aalsmeer	Gabber	750
12	Hosson	A.F.de	Workum	Butenkkers 55	Workum	Snuif	850
13	Jespers	A.W.J.	Voorhout	Beukenrode 268	Oegstgeest	Treesje	650
14	Jong	R.E.de	Twello	Hietweideweg 31	Zwolle	Palomino	950 AK
15	Jong	J.R.G.de	Gorinchem	Zangstraat 20	Giehoorn	Highlander	650 AK
16	Jouvenaar	W.	Almere Buiten	Zuideinde 31	Voorschoten	Sylvester	780
17	Kramer	T.W.	Wijk bij Duurstede	Karolingereweg 44	Wijk bij Duurstede	MIDushi	650
18	Kruysdijk	J.W.C.van	Bladep	Sportparkstraat 1-C	Alem	Antoinette	700
19	Meerkerk	A.J.van	Capelle a/d IJssel	Merellaan 297	Rotterdam	Maree	780 AK
20	Melis	J.A.P.P.v.	Krimpen a/d Yssel	Burg Aalberslaan 103			
21	Nijboer	H.J.	Hoogeveen	Sportterreinstraat 55	Midlaren	Mazzei	650
22	Opbroek	J.Th.M.	Heerde	Duisterestraat 67	Elburg	Wasbeer	750
23	Parreira	W.J.	Weesp	Nieuwstad 140	Weesp		700 AK
24	Pel	R.van	Zoetermeer	Amani 19	Woudsend	Cicero	650
25	Rutgers	J.P.	Borne	P.Heinestraat 8	Zwartsluis	Robox	780
26	Ryssen	H.van	Zwolle	Poisbeek 10	Schoterzijl	Johanna	780
27	Santing	A.S.	Hoogeveen	Haverkamp 2	Seltschutsloot	De Cent	600
28	Sterrenberg	P.B.	Amstelveen	Hazelaarlaan 7	Aalsmeer	Joy	780
29	Togt	J.A.C.M.van der	Maastricht	Notenburg 52	Maastricht	Quatre Vents	950 PAV
30	Uchtman	R.R.	Gouda	Sparteweg 13	Aalsmeer	Panta Rhei	950 AK
31	Vink	A.T.	Voorhout	Baarslaan 170	Noordwijk	Goudvink	650
32	Voogd	W.A.H.	Nunspeet	Kempenlaan 46	Elburg	Frodo	700
33	Westerveld	H.	Almere	Hooigrasveld 23	Almere	Higaria	780 AK
34	Worseling	P.J.	Maarsse	Marco Pololaan 3	Loedrecht	Dionysos	950 AK





Periodiek DOERAKCLUB scheepsjournaal

Van de redactie.

Als ik dit schrijf zal door de meesten van u het vaarseizoen 2002 zijn afgesloten en gaan we weer de donkere dagen van een lange winter in.

Naar ik mag aannemen heeft u en uw bemanning dit seizoen weer volop van uw Doerak mogen genieten en waarschijnlijk één of meerdere tochten gemaakt, misschien wel in het buitenland. Het lijkt mij een goede zaak als u iets over deze tocht(en) wilt schrijven.

Zo kunt u deze tocht weer herbeleven en heeft u dubbel plezier, want u zult waarschijnlijk met uw artikel uw medeclubleden op leuke ideeën voor het nieuwe vaarseizoen kunnen brengen.

Natuurlijk zijn ook andersoortige artikelen welkom, te denken valt aan nieuwtjes uit uw regio en of een technische bijdrage. Ik heb het al eerder gezegd, u weet soms niet half wat er voor verborgen schrijverstalent in u steekt!

U kunt uw kopy handgeschreven, getikt op de schrijfmachine of uitgeprint vanuit uw P.C naar mij toesturen. Per e.mail is ook mogelijk, mijn e.mailadres is: m.w.wienk@hccnet.nl.

Helaas mocht ik dit jaar niet volledig van het vaarseizoen genieten, onze heenreis naar het Pinksterweekend in Hattem moesten wij noodgedwongen op 13 mei onderbreken en lag ik s'avonds op de hartafdeling van het ziekenhuis in Heerenveen. Als je dan in zo'n ziekenhuisbed ligt gaat er van alles door je heen. In gedachten ben je de boot al aan het verkopen en overweeg je welke spulletjes met een emotionele waarde, wil ik nog zelf houden.

Gelukkig kreeg in juli van mijn cardioloog te horen: "man ga als je blijft weer varen, dat is het beste medicijn". Hij heeft gelijk gehad en, weliswaar met een streng dieet en de nodige pilletjes, gaat het weer crescendo!

Om vast een beetje in de stemming van het lustrumgebeuren te komen, heb ik het artikel Vaartuigen opgenomen. Het programmaonderdeel na de ledenvergadering kan hier mooi op aansluiten. Ik hoop dat u ook dit keer weer enig leesplezier aan dit najaarsnummer kunt beleven.

Tot de najaarsvergadering in Maarsbergen????

Met vriendelijke groet,

Als een soort onbewust protest draaide ik me af van de raamzijde van onze slaapkamer, waar een prille zonnestraal door de gordijnspleet mijn gezicht poogde te zoeken. Het hielp niet, m'n terugkerend bewustzijn verzette zich tegen verder dommelen en al spoedig klaar wakker zwaaide ik m'n benen over de bedrand. Zo van achter de ruit gezien was het inderdaad prachtig weer, hoewel de radio, die ik aan had gezet, meldde, dat het die nacht nog lekker gevroren had.

Enige dagen tevoren, was m'n boot, die de winter in de loods had doorgebracht, weer te water gelaten en die lag nu, na een frisse inwendige schoonmaakbeurt, gereed, om naar z'n zomerresidentie in Aalsmeer te worden overgebracht. Een telefoontje naar de zaak diende om me af te melden. Het voorecht van de derde leeftijd. De temperatuur buiten viel tegen. Een schrale Noord - Ooster wind hield het nog op zo'n graad of zeven en de beschutting van het wachthuisje voor de bus was me zeer welkom.

Met Mary had ik afgesproken, dat ik alleen de boot zou overvaren en zij mij in Aalsmeer zou komen af halen. In de bus was het druk, maar de mensen leken vrolijk. Ook al door het mooie weer denk ik, dat onmiskenbaar de komende lente aankondigde, de noodzaak van warme kleding ten spijt.

Het Amsterdamse Bos vertoonde een waas van ontluikend groen en in de borders langs de waterkant bloeiden al volop paardebloemen en vertoonde zich ook enkele polletjes pinksterbloemen.

Op de jachthaven trof ik de vaste kern van vijftenzestig - plussers aan die wellicht weggestuurd waren door moeder thuis, bezigheid zochten en vonden door te helpen bij het hellingen en het doen van andere klusjes.

In het clubhuis had een "ouwe - getrouwe" de koffiemachine aangezet, zodat er eerst even tijd genomen kon worden voor een vers "bakkie" alvorens te vertrekken.

Het Nieuwe Meer lag er glad bij, glinsterend in de al hoger klimmende zon.

Geen ander schip bewoog zich op het water, langs welke boorden de oevers zich verloren in lichte nevel van met daarboven als met een pen getekende contouren van het bos aan de ene zijde en de bebouwing op afstand aan de andere kant.

Het dieseltje, dat een half jaar rust had gekend, bromde tevreden en alleen ik zelf moest, als ieder jaar opnieuw, wennen aan de traagheid waarmee een boot zich voortbeweegt. Een verrukkelijke traagheid overigens. De huisjes langs de Ringvaart baden zich in de voorjaarszon, terwijl het bos een brede schaduwrand op het water tovert. Ik vaar aan de zonzijde en onder de kuiptent, die aan lijzijde open staat, heerst een aangename temperatuur.

Wanneer ik bij de Bosrandbrug ben aangekomen realiseer ik me, dat ik nog steeds geen ander schip, meeligger nog tegenligger heb ontmoet.

Ik hoef maar een paar minuten te wachten tot de lichten op groen / rood springen. Ik kan er nog niet aan wennen, dat lege brugwachtershuisje, een brug die open gaat met niemand in de buurt en als die zich weer sluit, wanneer je er solide voorbij bent. Het is pure werkelijkheid maar op mij komt het nog steeds over als science - fiction.

Rustig vaar ik verder, langs de lelijke, hoge kantoorgebouwen van Schiphol. Een tanker ligt te lossen langs de wal. Een prozaïsch stukje ringvaart. Dan weer huisjes aan stuurboord en de fraaie riet begroeiing van het Kleine Poeltje aan bakboord. Na de winterrust lijkt het allemaal weer nieuw.

Langs de Ringdijk is het tamelijk druk met vrachtverkeer. Telkens weer resoneert m'n motor met het zware gebrom van de diesels in de vrachtwagens. In de lucht is het opmerkelijk stil. Het is zeker geen spitsuur op Schiphol. Minstens tweemaal per week rijd ik zelf langs die dijk. Ik geef er de voorkeur aan langs het water te rijden, in plaats van over de grote weg. Maar nu zit ik rustig aan m'n stuurteugel en besef plotseling dat ik eer echt van geniet. Bij de werf van Verhoef hangt dit keer geen "Life-Boat" in de lucht. Ik moet er toch niet aan denken, met zo'n ding naar beneden te suizen. Maar ja als je leven er van afhangt..... Dan zie ik in de verte mijn eerste tegenligger. Het blijkt de boot van een vriend te zijn, die met nog twee oude knapen, een rondje Westseinder en nu weer op weg is naar de vereniging in Amsterdam. Ik laat even als groet m'n mijn toeter schallend loeien maar krijg behalve met wat armgezwaai verder geen respons. 's Avonds hoorde ik, dat zijn toeter weigerde. Moet je maar niet gaan varen als zijn spullen niet in orde zijn ! Haha...

Ik passeer de Aalsmeerder Brug, waar nog een echter brugwachter in z'n huisje zit. Voor mij hoeft hij niets te doen, ik kan er onder door. Aan bakboord dienen zich de eerste jachthavens aan. Ook hier liggen al vele boten in de boxen. Weer een teken, dat de zomer in aantocht is.

Het is toch een prachtig oer Hollands beeld. Het zonbeschenen kanaal met huisjes langs de kant. Hier en daar een afgemeerd jachtje, waar iemand bezig is de boel op orde te brengen. Iets verder op zijn twee mannen bezig de pui van een lief huisje op te knappen en de boeidelzen van het puntdak fris in de verf te zetten.

Café "De Uil" is niet meer. Was eigenlijk allang niet meer. Maar de gedaanteverwisseling in een Chinese eettent verdoezelt toch m'n vele aangename herinneringen aan de tijd, dat we nog jagend – en dat was haast elk weekend – op zaterdagmiddag bij het café aankwamen en er één kwartje van het uitgespaarde sleepgeld aan een heerlijk koud biertje uit de pomp. Op de Blauwe Beugel aangekomen, stuur ik het Zwet in, langs de jachthaven van Stenhuis, waar ik ook jaren prettig gestald heb, door de nauwe doorvaart naar de kleine plassen met hun kreken, naar de Vereniging.

Nog op het open water leg ik de boot even stil om stootwillen uit te hangen en landvasten gereed te leggen. Dan vaar ik de haven ingang binnen en enkele minuten later ligt de boot op z'n stek. Er valt dan altijd nog wel nog wat te rommelen aan boord totdat Mary me komt afhaken. Het is nog steeds schitterend weer en ik voel me een beetje feestelijk.

EEN RIJKDOM EIGENLIJK OP Zò MAAR EEN DAG.....

Uithoorn, 26 april 1988

Peet Suur

----- LUSTRUMVIERING 2003 -----

Hierbij de informatie over het lustrum 2003 incl. aanmeldingsformulier.

Programma:

Het lustrum wordt gehouden van 7 t/m 9 juni (Pinksteren) 2003 in Lelystad haven. Wij hebben gekozen voor deze plaats, omdat dit een van de weinige havens is die zoveel passantenplaatsen heeft en deze ook wil reserveren. Tevens ligt de plaats centraal in Nederland en is goed te bereiken via het IJsselmeer en binnendoor via de polder. Sinds dit jaar ook via de nieuwe sluis bij Harderwijk. Wij kunnen beschikken over de beide zijden van de passantensteiger (2 x 90 m) en het grootste deel van de kade. De boten komen in de lengte 2 á 3 breed te liggen.

Het programma luidt:

- 7 juni zaterdag
 - 17.00 – 19.00 uur ontvangst en welkomstborrel
- 8 juni zondag
 - 10.00 uur met een buspendel naar de Bataviawerf, daar ligt de Batavia en is de Zeven Provinciën in aanbouw. Met onze badge hebben wij de gehele dag toegang. In groepen kunnen wij een rondleiding met een gids krijgen. Op eigen gelegenheid kan het NISA (Nationaal Instituut Scheepsarcheologie) bezocht worden, dit is inbegrepen.
 - Voor de liefhebbers: naast de Bataviawerf ligt Bataviastad met zijn Outletstores en op 200 meter afstand ligt het Polderlandmuseum
 - 18.00 – 22.00 uur aperitief en diner in het sfeervolle restaurant van de Bataviawerf. Dit restaurant sluit normaal om 18.00 uur, maar is voor de Doerakclub open. Na het diner zal het Shantykoor van de werf voor ons optreden.
 - 22.00 uur met de buspendel zullen wij in groepen worden teruggebracht naar de haven. Daar de haven slechts een paar kilometer van de werf af ligt is het mogelijk lopend terug te gaan.
- 9 juni maandag
 - 10.00 uur afscheidsbrunch en sluiting

Tenover de haven staat het hotel/pension de Lange Jammer. Leden die niet met de boot komen, kunnen daar kamers of appartementen bespreken, tel. 0320-260415.

Prijzen (2002):

kamer logies € 27,25 p.p.p.n. op basis van 2 personen

kamer logies incl. ontbijt € 35,15 p.p.p.n. op basis van 2 personen

appartement logies € 32,90 p.p.p.n.

appartement logies incl. ontbijt € 40,84 p.p.p.n.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Martin Wolters, 0523-614739

Voor deelnemers die het te vermoeiend vinden de gehele dag op de werf door te brengen bestaat de mogelijkheid met een taxibusje voor eigen rekening naar de haven terug te gaan en voor het diner weer naar de werf. De kosten voor het busje zijn € 18,- per rit.

Deelnemers die van het hotel gebruik willen maken, hoeven alleen de deelname kosten te storten. De kosten van het hotel moeten in het hotel worden afgerekend.

Voor nadere informatie enz. inzake de lustrumviering kunt u contact opnemen met Thea Severin, tel. 0572-352774 of Martin Wolters, tel. 0523-614739.

Opgave d.m.v. opsturen bovenstaande strook naar Thea Severing, Koriander 29, 8101 CV, Raalte of per e-mail de gevraagde gegevens naar martinseverin@hetnet.nl

U dient het volledige bedrag, inclusief liggeld, te betalen door overmaking op postgiro 480542 t.n.v. Penningmeester Doerakclub, Teteringen o.v.v. Lustrum. u wordt pas definitief ingeschreven na ontvangst van uw betaling.

De inschrijving wordt op volgorde van betalingsontvangst verwerkt tot het aantal van 60 boten is bereikt.

Aanmelding:

Wij willen deelnemen aan de lustrumviering;

Naam: _____

Adres: _____

Woonplaats: _____

Bootnaam: _____

Kosten per deelnemer: € 25,-

Aantal deelnemers: _____

Leeftijd deelnemers: __, __, __, __, __ (i.v.m. intree Bataviawerf)

Liggeld 2 nachten: € 15,-

Indien u een dieet heeft dan kunt u dat opgeven _____

Indien er meerdere deelnemers uit dezelfde regio komen, is het leuk om in "konvooi" naar Lelystad te varen. Dat kan met 2 boten, maar ook met 6.

Wilt u opgeven of u daaraan deel wilt nemen. De lustrumcommissie zal dan doorgeven wie er geïnteresseerd zijn, zodat u met elkaar contact kunt opnemen.

Wij willen wel in konvooi naar Lelystad varen: Ja / Nee *

* omcirkel wat van toepassing is.



Ay, Ay, schipper we gaan naar Lelystad !!!!

==== Vaartuigen ====

We leven tegenwoordig in een tijd dat een schip of boot dan wel vaartuig een normaal begrip en vervoersmiddel is en wij maken er met onze Doerak dan ook een dankbaar gebruik van. Maar voordat wij nu in onze stalen boot aan boord gaan is er een ware evolutie aan vooraf gegaan. Wij zijn eens gaan zoeken in de bestaande literatuur om na te gaan wat er allemaal vooraf ging bij het ontstaan en ontwikkeling van vaartuigen.

Het is bekend dat de mens veel van de dierenwereld om ons heen heeft geleerd, al heel lang geleden kropen bij watersnoden de dieren om hun leven te kunnen redden op alles wat maar dreef: boomstammen, pollen gras of riet, of lijken van verdronken mede lotgenoten. Hoe de mens drijvende voorwerpen benutte is nu nog te zien. De neger op het Tsaadmeer, de Australische van Camden Sound en de Papoea van Nieuw - Guinea zij zitten op een onbewerkt stuk hout en bewegen zich voort door met armen voeten in het water te trappelen en niet wetend dat hij daarmee de grondlegger van de driemasters, supertankers, cruiseschepen en de **Doerak** was!

Van stronk naar een bewust aangewend vlottend voorwerp was de volgende stap. Men gebruikte materialen die op dat moment aanwezig waren papyrus van de Nijl, totorariet van het Titicacatimeer, eucalyptus in Tasmanië. Door stammetjes van bomen of bamboe en dergelijke aan elkaar te binden onstonden er vlotten (balsa catamarans) waarvoor peddels werden gemaakt. Aan een pen of door het gebruik van een vorkstokje werd het mogelijk de peddels als roeiriemen te gaan gebruiken. Men gebruikte en gebruik (en nu nog) schors, aan elkaar geregen pompoenen (Peru), balgen van opgeblazen dierenhuiden, zoals in Mesopotamië, Chili, Tibet, en aan de Ganges. Rond een geraamte van twijgen werden en worden dierenhuiden gespannen zoals bij de goeffa op de Tigres, de coracle van Wales, Schotland Bretagne, Ierland en Noordamerika. De Eskimo's maakten hun kajaks en de Indianen en Tibetanen hun kano's. Uit boomstammen maakte men ook al kano's. Met behulp van vuur en scherpe stenen werd de stam uitgehold en aan de buitenzijde in model gebracht om een bepaalde stroomlijn te krijgen.

De scheepvaart is een oeroude tak binnen de geschiedenis en ontwikkeling van de mens. En al deze ontwikkelingsfasen kan men heden ten dage nog herbeleven, kijk maar eens om u heen. De eerste aanzet tot echte vaartuigen deed de mens toen hij de kano of (biezen) mand ging opboeien, dat wil zeggen planken langs de boorden plaatsen ten einde zich beter te beschermen tegen het water. Tegelijkertijd ging hij er toe over het scheepslichaam beter in model te brengen waarbij de vogel- en vissenlichamen als voorbeeld van een stroomlijnvorm dienden.

De twijgen zijn in de huidige schepen vervangen door houten of stalen spanten en de dierenhuiden gingen plaatsmaken voor hout of staal. De huidige schepen uit polyester berusten nog steeds op het principe: maak een goede gestroomlijnde huid die aan de binnenzijde met glasvezel versterkt is.

Het is opmerkelijk dat men, over de gehele wereld, aanvankelijk de vorm van de maansikkel trachtte te imiteren. Dat is niet zo verwonderlijk als men bedenkt dat bij de primitieve mens het religieuze denken van grote invloed op het handelen was. De goden voeren per maanbark over de hemeloceaan en het lag voor de hand dat voorbeeld te volgen. Soms overdreef men daarbij schromelijk- zelfs met sikkelvormige zeilen- maar gelukkig was de sikkelvorm vrij

functioneel voor een scheepssilhouet en gaandeweg werden de vaartuigen rivier, meer, zee en oceaanaardig. Een proces dat duizenden jaren in beslag zou nemen.

Op even eenvoudige wijze als het ontstaan van het (primitieve) vaartuig is het ontstaan van het zeil voor te stellen. Aan de boomstronkvaartuigjes van de spartelende mens zaten wel takken met bladeren. Er is een moment geweest dat de mens merkte dat de wind daar vat op had, zelfs als hij rechtop ging staan blies de wind zijn vaartuigje voorwaarts.

Was de "scheepvaart" met een geroeide of gepeddeld voortstuwing in aanvang alleen een lokaal gebeuren, na de "uitvinding" van het zeil lag de hele nog te ontdekken wereld voor de mensheid open!

Het wonder van het zeil is dat het een schip tegen de wind in kan doen varen. Dat komt omdat het op de plaats waar de wind in het zeil valt (loefzijde) een gebied van hoge druk opbouwt terwijl aan de andere zijde (lijzijde) een gebied van lage druk ontstaat. Dat drukverschil heeft twee krachten ten gevolg, een dwarskracht (drift) en een langsscheepse. De laatste zal het vaartuig voortstuwten tot 40 tot 80 graden tegen de wind, afhankelijk van de goede of slechte eigenschappen van het vaartuig. Heeft een vaartuig twee of meerdere zeilen aan bijvoorbeeld langsscheeps getuide masten, dan zal door het optredende zogenaamde tunneleffect de voortstuwing worden vergroot.

Een schip zeilt, globaal gezegd, in vier posities a) aan of bij de wind (dicht tegen de wind): b) halve wind (de wind komt dwars in): c) ruime of bakstagwind (de wind komt achterlijker dan dwars in): en d) vóór de wind (de wind komt van achter in). De meest gunstige positie van een schip is in de regel ruime wind.

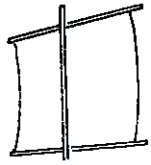
In wezen zijn de zeilen voor een zeilschip wat de motorische aandrijving van de hedendaagse vaartuigen is. Bij een zeilschip geeft de kapitein zijn commando voor een koersverandering of een wijziging van de snelheid vanaf de (open) brug en de stuurlieden schreeuwen de opdrachten naar de matrozen die daarop druk in de weer gaan met het aanhalen van de lijnen en het touwwerk en schieten het want in om, afhankelijk van de koers, de zeilen te stellen. De roerganger wijzigt aan de hand van het kompas de aan hem opgedragen koers.

De ontelbare types zeilschepen verschillen slechts in detail van elkaar. Een surfplank, een botter, een viermastbark een passagiersschip en een supertanker zijn en blijven alle, een drijvende bak. Hetzelfde geldt voor de vormgeving van de zeilen, of het nu een Melanesische tepuka met krabscharen is of een Europese logger met gaffelzeilen is, het zijn gewoon lappen van doek, huiden, bladeren of schors die aan palen zijn bevestigd. Zij dienen allemaal tot hetzelfde doel, het scheppen van de wind.

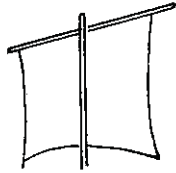
De oudst bekende afbeeldingen van een zeilschip werden ongeveer achtduizend jaar geleden op Nubische vazen en muren gepenseeld. De Egyptenaren bereikten in die tijden bestemmingen ver van hun thuisland maar werden overtroffen door Feniciërs, een volk dat de geheimen van de zeilvaart voor zich hield en, naar men aanneemt, ca. 600 v.v. Chr. al rond Afrika naar Engeland zeilde. De Aziatische zeelieden, waaronder Perzen, Javanen en Arabieren met hun boems en samboeks tot China en Zuid-Afrika voeren en een torenhoog, trapeziumvormig zeil hadden ontwikkeld. Dit zeil was vrij onhandelbaar maar men zeilde met de jaarlijkse moessons zodat manoeuvreren zelden voorkwam. "alleen gekken en christenen varen tegen de wind in" was hun latere motto.

Het ken- oogmerk van de zeilvaart was de handel. Eeuwenlang was de Aziatische koopwaar (vooral stoffen en specerijen om de vrij fantasieloze Europese spijzen te kruiden) via Byzantium en Egypte naar West-Europa getransporteerd. In de loop van en na de vijftiende eeuw blokkeerden de Turken die handelswegen en zag Europa zich genoodzaakt de goederen zelf uit de 'Oost' te gaan halen.

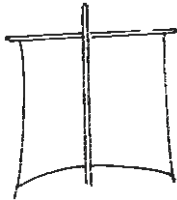
In de smeltkroes van de Middellandse Zee, waarvan de noordelijke oever in christelijke en de zuidzijde in de islamitische invloedssfeer lagen, ontwikkelde zich daartoe een oceaanaardig



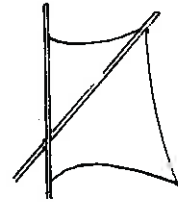
Indonesia, India -



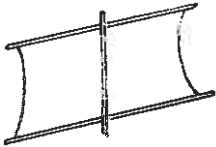
Europe -



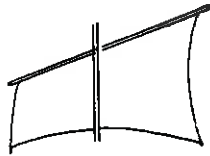
Europe, Asia, Africa, America -



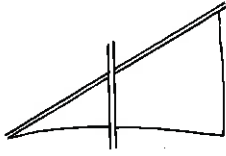
Europe, China, Indonesia -



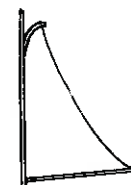
India, Melanesia -



Persian Gulf -



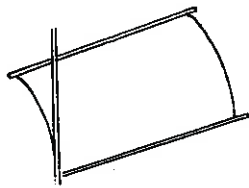
Mediterranean -



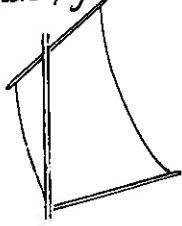
Holland -



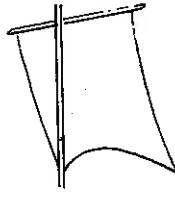
Vietnam -



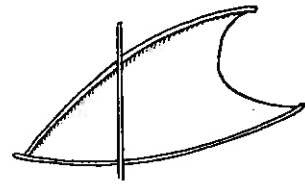
Indonesia, Melanesia, India -



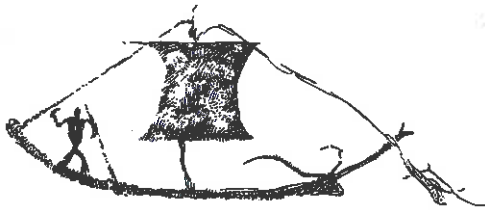
Asia -



Europe -

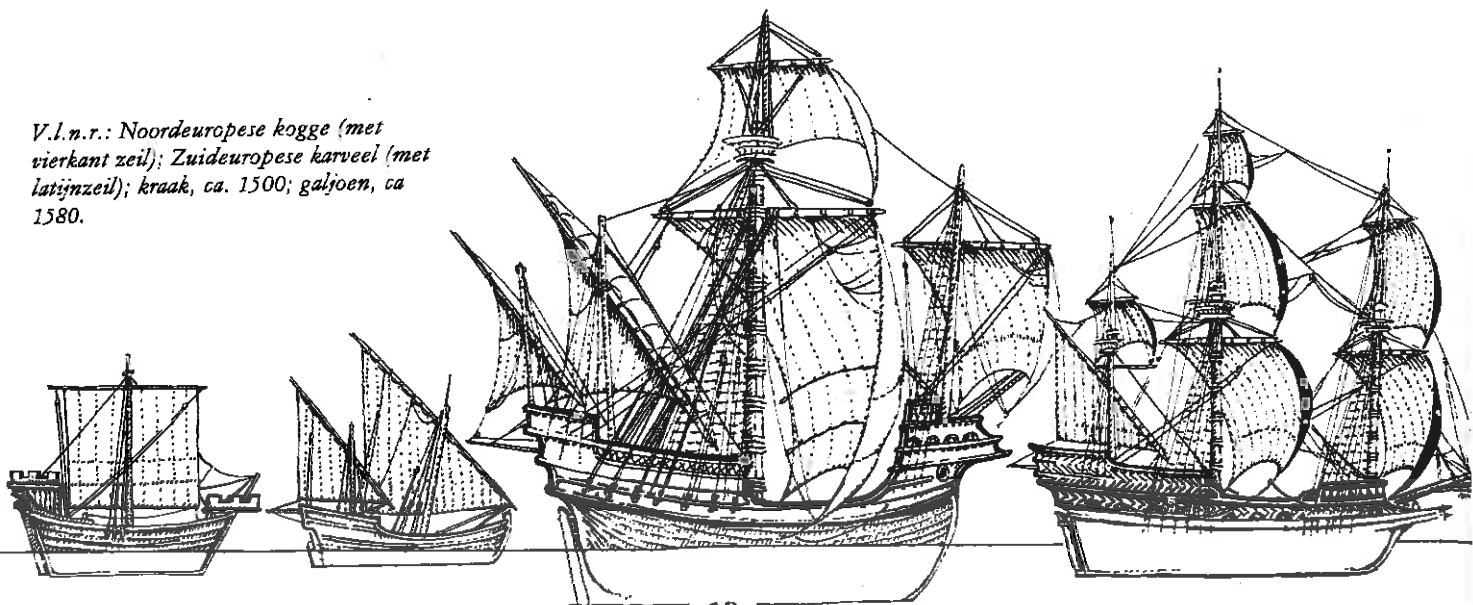


India, Indonesia, Micronesia, Polynesia -



Het eerste zeilend schip in de typische maansikkelvorm.

V.l.n.r.: Noordepese kogge (met vierkant zeil); Zuidepese karveel (met latijnzeil); kraak, ca. 1500; galjoen, ca 1580.



schip. Een gelijksoortig ontwikkelingsproces zag men bij de huidige supertanker na de blokkade in 1967 van het Suezkanaal

Portugal was de eerste Europese natie die oceaanaarts toog. Het Iberische land had contacten met zowel de Noordepese als de Mediterrane zeevolkeren en experimenteerde met hun verworvenheden. Zo onstond er een driemastschip met dwarsscheepse, vierkante zeilen aan de eerste twee masten en een langsscheeps latijnzeil aan de laatste. Deze derde mast, de bezaan, diende vooral voor de manoeuvreerbaarheid. De Noordepeseanen gaven dit type het midscheeps opgehangen roerblad (vandaar de term stuurboord) en de zeevaarders uit het Middellandse zeegebied ontwikkelden de karveelbouw (gladboordige beplanking) en brachten bonnets (lappen zeildoek om bij gunstig weer het zeiloppervlak te vergroten) aan. Inmiddels hadden zich uit de mastkorf en vlag een mars en een marszeil ontwikkeld en, alsof het nog niet genoeg was, daarboven nog eens een bramzeil en een bramzaling. We kennen allemaal wel als schoolvoorbeeld de Santa Maria van Columbus (1492). In die vorm en uitvoering bleef de driemaster gedurende drie eeuwen vrijwel ongewijzigd, denk daarbij aan onze roemruchte V.O.C. schepen en wat dacht u van de bouw in 1628 van de Batavia? De V.O.C. was in 1602 opgericht en had het monopolie op de handel met Oost Azië en het recht om namens de Staten-Generaal verdragen te sluiten en – zonodig – oorlog te voeren. In 1799 ging het bedrijf failliet en in die bijna tweehonderd jaar lieten zij 1772 schepen luitvaren waarmee in totaal 4789 reizen werden gemaakt.

De negentiende eeuw was de eeuw van de industriële revolutie. Het aanzien van de scheepvaart veranderde, de wereld werd een stuk “kleiner”. De stoommachine en kort daarna verbrandingsmotoren werden uitgevonden. De schepen werden hiermee uitgerust en stuwden het schip. Eerst met een aandrijving door schepraderen en al gauw met de ons zo bekende schroef..

De zeilschepen gingen de concurrentie nog aan, zij werden groter en het houtwerk, zowel de huid als het rondhout, werd vervangen door staal. De vertrouwde typen verdwenen de ra - schepen werden dusdanig ontworpen dat ze, hoewel eens zo groot als voorheen, met minder manschappen toe konden. Omstreeks 1920 voerden de windjammers uit met niet meer dan dertien man aan dek!

De ondergang van het vracht- en passagierzeilschip was onvermijdelijk nabij, pogingen om de schepen uit te rusten met een mechanische (hulp) aandrijving hadden geen succes.

De machines aangedreven door stoom garandeerden een regelmatige en kortere reisduur en de opening van het Suezkanaal in 1869 en het Panamakanaal in 1914 maakten de routes rond Kaap de Goede Hoop en Kaap Hoorn overbodig. Tenslotte verscheepten de zeilers alleen nog bulkladingen graan, salpeter of kolen en olie. De twee laatste ladingsoorten dienden als energiebron van de stoomschepen.

Na een korte opleving ten gevolge van de Eerste Wereldoorlog werd de grote zeilvaart van de wereldzeën gevaagd en worden zij nog wel gebruikt als opleidingsschip en als paradepaardje bij ondermeer de Sailmanifestaties.

Om die drastische verandering kan men niet rouwig zijn, weliswaar dacht de oude zeebonk over de stoommachine of dieselmotor geringschattend, voor de matrozen waren zij een zegen. Een zeeman op de huidige grote schepen heeft T.V. aan boord en is hij om in beweging en conditie te blijven aangewezen op de fitnessruimte op zijn schip! Hij heeft echter een redelijk loon, goede kost, meestal een eigen hut met schoon linnengoed, een badcel met stromend water en wordt behalve dit water zelden onder zijn werk nat! Hij kent ook geen reizen van meerdere jaren achtereen en verliest ook niet eenderde van zijn maten waarmee uitvoer

Vanuit de grote zeilvaart onstonden de kleinere zeil en de motorjachten voor de pleziervaart waarvan onze Doerak nog steeds en goed voorbeeld is!!!

Vanuit de grote zeilvaart onstonden de kleinere zeil- en de motorjachten voor de pleziervaart waarvan onze Doerak nog steeds een goed voorbeeld is!!!

Nieuwsgierig geworden naar de geschiedenis van de scheepvaart? Kom naar het Doerak-Lustrum 2003 en bezoek de Bataviawerf en het NISA (Nederlands Instituut voor Scheeps en onderwater Archeologie) in Lelystad.

Bij het samenstellen van dit artikel is gebruik gemaakt van gegevens uit het boek Zeilen van Arne Zuidhoek en van informatie van divers internetsites.

-0-0-0-0-

===== Winterklaarmaken ? =====

Het ondiepe vaarwater van het Koevordermeer bezorgt onervaren schippers vaak een hoop ellende en in sommige gevallen ook kippenvel. Menig pleziervaarder liep er vast en moest het water in om zijn schip weer los te trekken. Maar je kunt van deze aardse gesteldheid ook handig gebruik maken.

Als het vaarseizoen teneinde loopt trotseert de familie Kingma uit Sneek het hierboven genoemde kippenvel en zet hun boot bewust aan de grond. Want dan gaan de slippertjes aan en springt Kingma overboord om het schip aan alle kanten in de was te zetten. Terwijl zijn echtgenote bovendecks in de weer is, poetst de Sneker tot hij zijn spiegelbeeld in de lak ziet weerkaatsen.

Zolang het niet vriest een aanrader???



===== Pinkstertocht Hatterm =====

Vrijdag, 17 mei 2002.

Op deze dag arriveerde een deel van de Doerak-vloot in het mooie, zonovergoten Hatterm, om daar gezamenlijk een Pinksterweekend te beleven. Hatterm ligt een paar kilometer van Zwolle stroomopwaarts aan de Gelderse IJssel. De passantenhaven is bij de ingang van het Apeldoorns kanaal.

Ofschoon de ontvangst gepland stond op de zaterdag vanaf 12 uur, was bijna het voltallige aantal deelnemers reeds op vrijdag ter plekke. We hadden er kennelijk zin in. De organisatie van dit weekend was in handen van Martin Wolters. Hij hielp ons bij het aanleggen en heette een ieder van harte welkom. De deelnemers waren:

Harry en Yvonne de Groot	m.s. Suydersee
Piet en Geerte Brouwers	m.s. Markel
Greet Bakker	m.s. Aeolus
Wim en Thana Fijman	m.s. Ilmoza
Martin en Thea Severin-Meurs	m.s. Walrus
Martin, Marja en Natasja Wolters	m.s. Olga
Roedi en Emmy Deinert	m.s. Tiara
Loes Buiskool	

allen behept met dezelfde passie: De DOERAK en veel gezelligheid.

Lies en Rien Wienk, m.s. Duet, zouden ook van de partij zijn maar moesten helaas afhaken wegens problemen met Rien's gezondheid.

We maakten kennis met diverse clubleden; het was voor de eerste keer dat we aan een Doerak-tocht deelnamen.

's-Middags bekeken we het stadje Hatterm. Dit kleine Hanzestadje met een rijk verleden heeft veel te bieden, zoals leuke winkels, gezellige terrasjes, historische panden en een drietal musea, t.w. het Anton Pieck Museum, het Voerman Museum en het Bakkerijmuseum. Een bezoek aan dit Bakkerijmuseum stond bij ons voor de komende zaterdag op het programma.

Zaterdag, 18 mei 2002.

Deze dag kwam de laatste Doerak binnen; we zijn nu met in totaal 7 boten.

's-Morgens deden we de inkopen; mazzel dat we een boodschappenkarretje mee hadden, want het was wel een eind lopen naar onze favoriete supermarkt.

Tegen 2 uur vertrokken we gezamenlijk naar Bakkerijmuseum "Het Warme Land". Daar werden we ontvangen in "Opoes gelagkamer", een sfeervolle ambiance, waar de tafeltjes al voor ons gedekt stonden. Bij de koffie of thee ging men rond met verse, grote krakelingen, de specialiteit van "Het Warme Land". Onze gastvrouw vertelde het een en ander over brood en banket. Ook het sterke verhaal hoe Hatterm aan z'n naam kwam werd voor ons uit de doeken gedaan. Tussen de bedrijven door schreven we een beterschapskaart aan onze zieke pechvogel Rien Wienk, die deze Pinkstertocht noodgedwongen moest missen.

Daarna volgde een rondgang door twee historische panden, verbonden door een kelderlabyrint, waar de geschiedenis van brood en banket werd getoond. Over de balustrade kijkend konden we meegenieten van een kinderverjaardagsfeest. Elk kind bakte een vlinder en een krakeling, onder leiding van een zeldzame grappenmaker. Hoed af voor deze meester banketbakker; hij wist met zijn grappen en grollen er een onvergetelijke verjaardag van te maken. Vermakelijk voor jong en oud. Zoals bij vrijwel ieder museum eindigde ook deze rondgang in een winkeltje. Wij kochten er een heerlijk krenten-/chocoladebrood. Buitengekomen was het kil en nat. Maar.... Geen nood, aan de overkant was een café/restaurant. We vluchtten daar allemaal snel naar binnen en namen plaats aan een grote tafel. Even later, toen onze glaasjes geleegd waren, was het alweer droog. Dus gingen we naar buiten voor onze stadswandeling. Zonder deze rondleiding zouden we veel schoons gemist hebben. 's- Avonds was er vuurwerk; alleen het hoge werk was voor ons zichtbaar vanaf de boot.

Zondag, 19 mei 2002, 1^e Pinksterdag.

Om 10 uur verzamelden we ons op het grasveld, met koffie, thee, koek, bekers, stoelen en tafeltje. Het was winderig Hollands weer.

Op het programma stond dat we die middag de IJssel op zouden gaan. We vonden het echter zó gezellig in de kring, dat er zich maar drie liefhebbers meldden voor deze tocht. Dus werd besloten om niet te varen en al snel aan de sherry te gaan. Dit begrip "sherry" is wel zeer rekbaar; men verstaat hieronder in dit geval rode en witte wijn, bier, frisdrank en -uiteraard- sherry. Hierbij diverse lekkere hapjes. Intussen had Loes Buiskool zich ook bij ons gezelschap gevoegd; zij was met de auto gekomen. Martin Wolters had quizlijsten uitgedeeld met vragen over Hattem en vaarregels. Een goede hersengymnastiek. De jury bestond uit Marja, Martin en dochter Natasja Wolters. Tot rond 5 uur bleven we bijeen op het grasveld.

's- Avonds, 8 uur, meldden we ons bij het Italiaanse restaurant Roma. Het eten was erg lekker. Aan het eind van de avond maakte Martin de uitslag van de quiz bekend. De aanmoedigingsprijs ging naar Greet Bakker met Loes Buiskool; de winnaars van de eerste prijs waren Thea en Martin Severin-Meurs.

Maandag, 20 mei 2002, 2^e Pinksterdag.

's- Morgens rond 10 uur waren we weer in de kring bijeen voor de afscheidskoffie en -thee. Alle deelnemers kregen een vaantje ter herinnering aan deze Pinkstertocht uitgereikt. Martin Wolters werd lovend toegesproken door Martin Severin en kreeg als dank een windklokkenspel aangeboden.

Zo tegen 12 uur namen we vrolijk afscheid van elkaar. We zwaaiden de Markel uit; de boot met de 2 oudste deelnemers. Even later werden we zelf ook uitgezwaaid; tot ziens allemaal! Het waren heerlijke dagen om nooit te vergeten.

Allen die aan dit succes hebben meegewerkt: HARTELIJK DANK. We hopen er de volgende keer weer bij te zijn.

Emmy en Roedi Deinert.

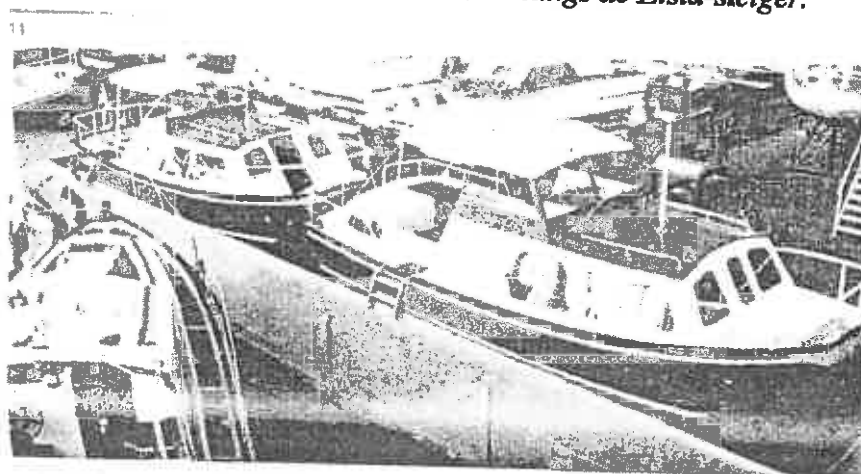
Doerak 780 met voorkuip?

Dit voorjaar bracht ik, samen met Hans Havers, de voorzitter van de Roggerclub, een bezoekje aan de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag om archiefmateriaal voor de door ons beheerde internetsites over de EISTA WERF en de daar gebouwde schepen (www.rogger.net en www.eista.net, op deze laatste is ook veel over de Doerak te vinden!) te verzamelen. Neuzend in oude jaargangen van watersport tijdschriften kwamen we onder anderen een zeer apart model Doerak tegen: het allereerste model Doerak 780, met voorkuip.

Op de HISWA van 1968 werden twee nieuwe modellen Doerak gepresenteerd: de Doerak 650 en de Doerak 780. Het tijdschrift WATERSPORT schreef er het volgende over:

"Op de foto liggen twee nieuwe aanwinsten van de Doerakvloot langs de Eista-steiger.

Achteraan de Doerak 650, het kleinste lid van de familie. De ontwerper, D.D.H.Lefeber, is blijkbaar nog altijd niet uitgedacht over de - schijnbaar zo eenvoudige - Doerakvormen. Met een knipoogje naar de Swin Patio heeft hij de kajuitwand direct



op de huid geplaatst; daardoor kan men in de kajuit volop profiteren van de breedte van 2,73m. Door een deurtje in het voorschot van de kajuit komt men in de zelflozende voorkuip. In de kajuit met 1,85m. stahoogte is voor 4 personen slaapgelegenheid. Het voorschip van de nieuwe Doerak 780 is in grote trekken hetzelfde als dat van de Doerak 650; door de breedte van 3,10 is het nog wat ruimer. Bovendien heeft deze Doerak een tweepersoons achterkajuit. (...) We zijn benieuwd hoe de ontwikkeling van de Doerak zal voortgaan."

(WATERSPORT 5-1968)



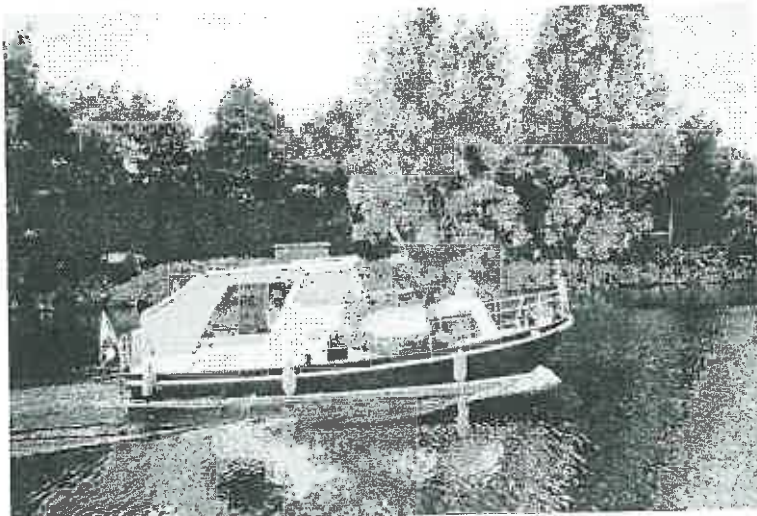
In het jaar 1968 is een aantal exemplaren van dit model 780 gebouwd (vorig jaar zag ik er eentje liggen in Haarlem, ik dacht toen dat een enthousiaste eigenaar zelf aan het verbouwen was geweest). In het Doerakprogramma had je in 1968 de keuze uit de 750 en de 780. De Doerak 780 had een 30PK 4 cyl. Peugeot Diesel en kostte toen f 24.500,-. Begin 1969 werden de 750 en de 780 vervangen door de Doerak 780 en de Doerak 780AK met op het voordek de typerende gaskist.

Frank Koorneef

-0-0-0-0-0-

==== Van lawaaischoppertje naar stroomvretertje =====

Wij hebben een rubberboot als bijboot. Het is een Bombard AX mini. Het is een gemakkelijk klein bootje dat we gewoon op het gangboord zetten indien we hem niet gebruiken. Deze zijn op onze Doerak, een 800 open kuip, groot genoeg daarvoor. We hebben, hadden, daarbij een kleine buitenboordmotor, een Mariner 2.5 pk. Welnu hierin schuilde het probleem. Z'ou motortje gaat op benzine en maakt bovendien het nodige geluid/lawaai. Het is het lievelings objekt van onze dochter. Liefst vaart zij de gehele dag om de boot. We zaten dan dus in het lawaai van onze eigen boot, zo ook de mensen om ons heen. Ook bleef het niet bij een tank bezine dus moest er ook nog een reserve tank benzine meegenomen worden. Buiten de kosten moet je dat ook nog eens opslaan in de boot. Het gevaar van benzinedampen is dan altijd aanwezig. Ook moet de motor ergens opgehangen worden en op slot als we de bijboot niet gebruiken. Welnu wij hebben voor dit alles een alternatief gevonden wat ons al jaren uitstekend bevalt. Het is electrisch varen met de bijboot. De volgende stappen hebben we daarvoor moeten ondernemen.



Op deze foto is te zien hoe we de bijboot op het gangboord plaatsen.

*Willi Heeren, Dragonderberg 14
4708 DV Roosendaal.
Tel. 0165-560318*

Als eerste moest er in de bijboot een vaste bodem komen omdat daarop de accu moest komen te staan. Op de lattenbodem kon dit natuurlijk niet. Hiervoor heb ik een plaat gebruikt van 6 mm. dik trespaa. Dit is een vol kunststof produkt dat 100% waterproof is en ook onderhoudsvrij. Ik heb de lattenbodem eruitgelaten en in twee delen de trespaa bodem in het bootje geplaatst. Deze delen zijn verbonden met elkaar d.m.v. een aluminium profiel. Je moet de plaat goed laten aansluiten aan de zijanten in de hoeken van de luchtkamers. Je plaatst de platen dan als de luchtkamers nog leeg zijn op z'n plaats. Als je de luchtkamers dan oppompt komen de platen automatisch klem te zitten onder de luchtkamers. Ze liggen dan muurvast en gaan niet schuren zodat het rubber stuk gaat. Na jaren van gebruik is er bij ons nog geen slijtage zichtbaar. Alle materialen kon ik gewoon kopen bij de Gamma. (Wel moet je alle hoeken en randen natuurlijk mooi afronden zodat ze niet meer scherp zijn.)

Onze motor hebben we verkocht. Hiervoor in de plaats hebben we nu een electromotor. Het is een Mariner Stalker T 28. Voor het kleine bootje, 2,00 meter, zeker zwaar genoeg. Het gaat misschien wel niet zo snel meer maar we komen heel goed vooruit. Het stroomverbruik van de motor valt best mee. De dochter speelt de hele dag op een accu. De accu is een gelaccu van 42 amp/h. Er is gekozen voor dit type accu vanwege de veiligheid. We hebben een kistje om de accu gebouwd ter bescherming van de accupolen. Ook het omvallen van de accu kan geen kwaad, het is immers een gelaccu. Bij een electromotor is de belasting van de motor, de weerstand die ondervonden wordt in het water, mede bepalend voor het stroomverbruik. Dit valt bij een klein rubberbootje natuurlijk best mee.

De negatieve testrapporten die te lezen zijn in ondermeer de Waterkampioen geven hiervan geen duidelijk beeld vind ik. Indien ik de motor thuis in een testbak laat draaien, is het stroomverbruik vele malen hoger dan achter de bijboot. Achter de bijboot is de weerstand minder omdat de boot tijdens het draaien vooruit gaat. In de testbak is dit niet het geval. Het water kan daar niet goed weg en geeft daardoor veel meer weerstand. Ook de gebruikte testboot in de door mij gelezen testen is vele malen zwaarder dan onze rubberboot. Al deze invloeden zorgen er voor dat de testen naar mijn inziens te negatief uitvallen. Het stroomverbruik valt best mee vind ik. Ook hoeft je natuurlijk niet altijd vol gas te varen en is het gebruik van een grotere accu tevens een waarborg voor nog langer vaarplezier. Wij hebben gekozen voor twee kleine accu's. Op deze manier kunnen we elke dag een volle accu gebruiken en staat de andere accu onder stroom van ons zonnepaneel. Ook bij langer verblijf aan boord is er dus altijd een volle accu voorhanden. We kunnen gewoon tussendoor de accu laden ook al liggen we niet in een haven. Indien je eenmaal de stilte en het gemak hebt geproeft van deze manier van motoren wil je nooit iets anders meer. Nu kunnen we echt genieten van de natuur om ons heen.

In ons geval leverde het gebruik van een electromotor ook een besparing op in de brandstofkosten die we anders kwijt waren. Dit is op jaarbasis een aanzienlijk bedrag daar mengsmering zeker een prijzig produkt is.

Ook moeten we niet vergeten dat de leeftijd van onze kinderen van belang is of zij wel of niet mogen motoren. Voor het varen met een motor moet je ten minste 12 jaar zijn en dan nog mag het bootje niet harder gaan dan 20 km/hr. Onze dochter Linda is 10 jaar en mag dus niet met een motor varen. De controles hierop worden steeds strenger, zeker in ons vaargebied de Biesbosch en omstreken. Met de nieuwe opzet is zij nog nooit aangehouden, wel al veelvuldig begroet en bekeken. Ons inziens is het dus een hele mooie tussenweg om toch te kunnen 'motoren'. Het is bovendien ook vriendelijk voor de natuur. Ook wij zelf vinden het een waar genot om even een rondje te gaan varen in de natuur. Zelden hebben we zo genoten van onze bijboot als de laatste jaren.

In het voorjaarsnummer namen wij een artikel van de fam. Heeren op met als onderwerp :zonnepanelen. Helaas is in het naschrift een fout geslopen, de prijs van het genoemde paneel is € 536.-- inplaats van € 336.--.



Uw leverancier van :

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

Tevens inbouw

Mobiel service Wij ruilen alles in

Drinkwaard
M o t o r e n



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

Wat brengt een vrijwilliger tot verplichtingen zoals veel werk en zorg????

LIEFDE

Dit vraagt om enige uitleg.

Allereerst zal ik me even voorstellen:

Mijn naam is Greet Bakker, wonende te Almere en herintredend Doeraklid, na een drie-jarig donateurschap.

U begrijpt 't waarschijnlijk wel, al heb je geen boot meer, het "virus" Watersport blijft sluimeren. Eénmaal ge-re-activeerd is er geen houden meer aan.

En dan is er een oplettend Doerakker, Rien Wienk, die een advertentie ziet in de Leeuwarder Courant van 13 oktober 2001. Te koop aangeboden: Doerak 600.

Gebeld, de verkoop ging via schoonzoon en een afspraak gemaakt om 27-10 te komen naar de jachthaven Rypkema in Ter Horne in Friesland. Gelukkig wil de fam. Wienk mij brengen. Ik ga dus eerst met trein en bus naar Heerenveen en van daar naar ter Horne. Wat kan iets tegen vallen, het was een wat verwaarloosd, maar vooral triest bootje.

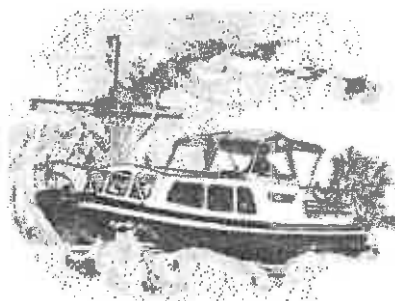
Maar de prikkels van hebzucht hebben hun werk gedaan, dus op naar Meppel. Van de in aanmerking komende 4 Doerakken rondkijken, plussen en minnen, één favoriet benoemd en na enige denkdagen (meer slapenloze nachten) afspraak gemaakt voor proefvaart. Snipperdag genomen, weer via fam Wienk in Heerenveen NIET naar Meppel want de proefvaart kon op het laatste moment niet doorgaan ivm defecte keerkoppeling. De koopkoorts loopt intussen weer op en we gaan voor de tweede maal naar Ter Horne. Dan begint de verliefdheid en doe ik een brutaal bod. Na een week krijg ik telefonisch groen sein, ik mag kopen op mijn voorwaarden!

Op 17 november varen Lies, Rien en ik de "Aeolus" naar een werf in Nieuwebrug en daar wordt ie opnieuw geboren na enig schilder- en schoonmaakwerk. Daarna mag ie bij het huis van Rien en Lies het laatste stukje winter doorbrengen om vervolgens mee te varen met de Pinkstertocht in Hattem en daarna naar de thuishaven in Almere

Deze zomer is er een nieuwe traditie bij: elke passagier die voor het eerst meevaart, neemt een fles Champagne mee, waarmee het dek een beetje wordt besprenkeld, het liefst met toespraak, de rest van Champagne wordt geconsumeerd en uit ervaring blijkt dat het geluk brengt. Inmiddels is "Aeolus" nu 8 x gedoopt en moet voelen dat er van deze Doerak wordt gehouden.

Moraal, het hebben en houden van een Doerak kent maar één criterium:

LIEFDE.





Een Berengoed idee ?

Vieze en vette handen ? Vaak gebruiken we dan een agressief middel zoals: thinner, peut of benzine met als gevolg een schrale en gevoelige huid. Smeer je handen in een beetje olijfolie en droog ze af met een stuk van de keukenrol.

Oliepomp. Het olieversen en aftappen van afgewerkte olie is nu een fluitje van een cent. Pela heeft een vacuümpompje met reservoir in de handel gebracht voor € 39.95. Het reservoir heeft een inhoud van 6 liter en de pomp is ook te gebruiken om bezinksel onder uit de dieseltank te halen. Info: Hartkamp Nautic, tel. 010 - 4678370.

Dieseltoevoeging. Dieselolie is tegenwoordig zwavelarm waardoor de smerende eigenschappen van de brandstof schijnen te verminderen. Een additief zou het weer goed kunnen maken en gelijktijdig roetdeeltjes kunnen elimineren. Het product is in de handel onder de naam Ecodiesel en kost per liter € 47.45 (goed voor 500 liter brandstof). Info: Wynn 's Nederland b.v Tel. 071-5894402.

Motorbootkompas. Plastimo brengt onder de naam Offshore 75 een kompas speciaal voor motorboten in de handel. Het "vibration absorbersysteem" houdt het kompas, ondanks een variërende bootsnelheid en trillingen stabiel. Info: www.plastimo.nl.

Legionella killer. De firma Imso brengt het product Certinox voor het reinigen en legionella vrij maken van drinkwatertanks en leidingen aan boord van schepen in de handel. Door een mengsel van 20 ltr. water en Certinox twee uur rond te pompen is de installatie bacterievrij. Info: Imso tel. 020-6426011.

Centrifugaal brandstoffilter. Met dit filter van Separ wordt de dieselolie in een draaiende beweging gebracht om zo de zwaardere deeltjes, water en vuil eruit te slingeren. Het filter is leverbaar voor lage en hoge vermogens, gemiddelde prijs € 180. Voor info:038-4773800.

Hoofdschakelaar. Hella heeft een hoofdschakelaar ontwikkeld die maar liefst 500 ampère continu kan verwerken. Verder is er nog een batterij keuzeschakelaar te koop, belastbaar met 250 ampère waarmee twee accugroepen apart of parallel aan- en uit geschakeld kunnen worden. De schakelaars zijn desgewenst met een hangslot af te sluiten. De prijzen zijn: voor de enkele schakelaar € 62.80 en voor de dubbele € 65.70, Info: Sluiter BV, tel,030-6095626.

Water in de dieseltank. Het gebruik van tampons (ja, algemeen bekend door de TV reclamespots) heeft voor de motorbootschipper ook een gebruiksdoel. Knoop een aantal aan elkaar en laat deze tamponketting aan een touwtje tot op de bodem van de dieseltank zakken. Na enige tijd de ketting voorzichtig naar boven halen en u zult constateren dat zij als absorberend hulpmiddel hun werk hebben gedaan!!!

Warm water. Met de toepassing van een boiler van het merk Surejust kunt u de warmte van het koelsysteem gebruiken. Met een thermostatische mengkraan kan de gewenste temperatuur ingesteld worden. Desgewenst kunnen de boilers compleet met pomp en expansievat worden geleverd. Prijzen vanaf € 514, voor info: Belship, tel.03461-265544.

Wij lezen voor u



Met deze rubriek brengen wij losse berichten die wij in diverse bladen tegenkwamen en wellicht voor u interessant kunnen zijn.

Roestende drinkwatertank conserveren.

Bekend is dat oplosbare epoxycoating toegepast wordt om (roestende) drinkwatertanks te bekleden. Pas echter wel op met de keuze van de coating, niet elke oplosmiddelvrije coating is geschikt. Daarom is het aan te raden bij de verfleverancier te informeren of de betreffende coating een niet giftig product is. De officieel als drinkwatercoating toegelaten producten dienen een KIWA keur hebben. Helaas zijn deze coatings uitsluitend door middel van spuiten met professionele apparatuur aan te brengen en dus niet geschikt voor de doe het zelfver. Er is blijkbaar toch een alternatief op de markt en wel onder naam Epoxy Rolcoating van de firma De IJssel Coatings. Het middel is aan te brengen met roller of kwast maar heeft nog geen KIWA keur. Er is wel goedkeuring van een vergelijkbare Duitse keuringsinstantie.

Bolkestein wil duurdere diesel.

Eurocommissaris Frits Bolkestein (Interne Markt) wil diesel voor automobielen duurder maken. Hij stelt voor de accijns op de brandstof de komende jaren te verhogen van € 0.245 naar € 0,36 per liter. Deze maatregel leidt vooral in Luxemburg, Griekenland, Spanje, België en Oostenrijk tot fikse prijsstijgingen. In Nederland moet de privé-dieselrijder rekenen op ruim € 0,04 extra aan de pomp. Dit betekent dat de motorbootvaarder dubbel gepakt gaat worden., eerst het verbod op de rode diesel en nu deze strafmaatregel. Wij zijn benieuwd wat de watersportbonden hieraan denken te gaan doen.

Blauw vaantje.

Met de introductie van het Blauwe vaantje is een nieuw milleukenmerk voor de recreatievaart ontstaan. De Blauwe Vlag is 15 jaar geleden als het Europese milleukenmerk voor jachthavens en stranden ingevoerd. Alleen de bedrijven die aan bepaalde milleueisen voldoen mogen deze vlag voeren.

Het Blauwe Vaantje staat voor een aantal gedragsregels op milleugebied waar watersporters zich aan kunnen conformeren, ondermeer het scheiden van afval, het kiezen van milieuvriendelijke producten en de bescherming van dieren. Wie die gedragsregels ondertekent mag het vaantje voeren. Alle jachthavens die de Blauwe Vlag voeren, kunnen het uitreiken aan hun klanten die de gedragsregels ondertekenen.

Vorig jaar werd een proef gehouden in Zeeland. Daaruit bleek ondermeer dat de Blauwe Vlag aanspreekt maar dat de watersporters de regels die horen bij het Blauwe Vaantje als vanzelfsprekend zien. De meest gehoorde reactie tijdens de proef- en niet alleen bij de Nederlanders- krijg ik dan ook korting? Nee dus, er is geen korting en er zijn ook geen sancties. De watersporter moet het vaantje als een soort geuzenvlag.

Het lijkt mij ook wel wat voor de leden van de Doerakclub. Ik zal bij de ANWB navraag doen of wij als vereniging ook mee kunnen doen. U blijft op de hoogte

“Weer controle pleziervaartuigen op koperhoudende anti-algenverf”

De Inspectie van het ministerie van VROM gaat, evenals in het voorjaar, ook dit najaar weer controleren of eigenaren van pleziervaartuigen en watersportbedrijven zich houden aan het verbod op het gebruik van koperhoudende antifouling. Behalve in zoetwaterhavens voert de inspectie nu ook in zoutwaterhavens controles uit. Ook andere handhavingdiensten, zoals de waterpolitie en de waterschappen gaan de pleziervaartuigen controleren. Behalve het gebruik is tevens de verkoop van koperhoudende antifouling in watersportwinkels verboden. Het verbod om de milieuschadelijke koperhoudende antifouling voor de pleziervaarten te gebruiken, dateert van 1 maart 1999. Sindsdien moeten hiervoor alternatieve verfsoorten zonder koper worden gebruikt.

Noot van de boodschapper van dit (“slechte”) nieuws:

Het is maar dat u het weet, want voordat u er erg in hebt, wordt wellicht tijdens de antifoulingcontrole ook nog onderzocht of u rode dieselolie in de tank heeft en als “ze, de handhavers” toch bezig zijn, houdt dan uw marifoontcertificaat bij de hand anders zit u zomer 2003 ook nog zonder marifoon !

Gaat u na deze indringende onderzoeken (gefrustreerd?) huiswaarts, houdt u dan aan de snelheidslimiet, want u loopt grote kans als u “toch een beetje.....ja, maar.....ik had nog.....”, als notoire milieucrimineel en belastingontduiker, bij 3 km te snel, ook nog op de bon te worden geslingerd !

En dat gunnen we “die ijverige handhavers met hun uitgebalanceerde prioriteitsstelling” natuurlijk niet. Al met al willen we als DOERAK-club niet door het leven gaan als een criminele organisatie.

Kosten voor de watersporter in tien jaar tijd explosief hoger.

Watersporters zijn in de afgelopen jaren fors meer gaan betalen aan bruggelden. Deze stegen met meer dan 136 % terwijl de inflatie maar met 27 % toenam. Met ook de sterk gestegen dieselprijs (96 % hoger) is de watersport voor velen fiks duurder geworden en voor sommigen onbetaalbaar.

Dit blijkt uit een groot onderzoek door het watersportberaad waarin veertien organisaties op watersportgebied samenwerken. Voor het rapport werden individuele watersporters en exploitanten van jachthavens ondervraagd.

Per jaar besteden watersporters gemiddeld € 2323 aan hun boot. Belangrijke posten zijn de liggelden en het onderhoud, samen zo'n 60 % van het budget. Naarmate de watersporters een hoger inkomen hebben besteden zij meer aan hun hobby. De meeste zijn zo aan hun boot verknocht dat ook de sterk gestegen kosten geen reden zijn om hun boot weg te doen.

Samen dragen de watersporters een flink bedrag bij aan de economie. De productiewaarde is becijferd op € 1,9 miljard, de afgeleide activiteiten zijn goed voor € 0,8 miljard en horeca en plaatselijke middenstand incasseren jaarlijks van de bootjesmensen € 341 miljoen. Het rapport werd in het voorjaar aangeboden aan demissionaire staatssecretaris Gerrit Ybema, hij meent dat het niet zo kan zijn dat de watersport op een gegeven moment onbetaalbaar kan worden. Ybema vindt dat het rapport in zijn opzet is geslaagd als waarschuwing om te voorkomen dat de watersport een elite dreigt te worden.

Zoals u bekend zitten we weer met een demissionair kabinet en bekruipt je het onheilspellende gevoel dat, met de verhuizing en verwisseling van de bewindslieden, het voor ons zo belangrijke rapport met de verhuisrommel geruisloos verdwijnt.

“Siliconenbesmetting door aflak”

Verf op (siliconenhoudende) katten die zijn toegepast als afdichting geeft een hinderlijk en ongewenst verschijnsel.

Het verschijnsel is algemeen bekend. Kratervorming, schiften, fish-eyes zijn begrippen die gebruikt worden wanneer verven in de natte fase, na het aanbrengen, door oppervlaktespanning van de “besmette” ondergrond negatief worden beïnvloed in de filmvorming. Dit is overigens niet het enige negatieve effect: een verminderde tot slechte hechting gaat meestal gepaard met de bekende verschijnselen. Het wordt allemaal veroorzaakt door siliconenolie in de toegepaste kitsoort (of siliconenoliehoudende cleaners, wassoorten of schoonmaakmiddelen).

Maar kan een dergelijke siliconenbesmetting ook optreden als **gesiliconiseerde** aflak op basis van alkydhars wordt toegepast en deze over een aantal jaren wordt overgeschilderd met een willekeurige andere niet-gesiliconiseerde aflak? Het gebeurt vaak dat u uw boot schildert met een gesiliconiseerde alkydharsverf en is een dergelijke alkydharsverf ook beter dan een niet-gesiliconiseerde verf?

Om met het laatste deel van de vraag te beginnen:

- Een alkydverf kan op uiteenlopende wijzen worden samengesteld. Het bindmiddel alkydhars wordt vaak gemodificeerd met polyurethaan of siliconenhars om bepaalde specifieke eigenschappen van de droge verffilm te verkrijgen. Het is te simpel om op basis van het soort bindmiddel dat gebruikt is, alleen een waardeoordeel uit te spreken. De kwaliteit van verf hangt ook nog van vele andere componenten af, nog los van het toepassingsgebied en -omstandigheden die grote invloed uitoefenen op het resultaat in de tijd. In algemene zin kan men wel stellen dat het deel siliconenhars dat in de verf is gebruikt zeer stabiel en duurzaam is en lang(er) meegaat, waarbij o.a. glansbehoud, buitenduurzaamheid (“krijten”), vloeit en minimale vuilaanhechting sterk opvallen. Ook de hoge prijs van deze hoogwaardig gemodificeerde verven valt op, maar wie wil er nu geen topproduct op zijn of haar **DOERAK** !

Heb geen angst !

De siliconenoliehoudende katten, cleaners, wassoorten en schoonmaakmiddelen moeten echter niet verward worden met een siliconenhars als hoogwaardige component in verf. Deze verven geven geen problemen bij het overschilderen, verstoring van de hechting of schiften komt niet voor, ook niet als een hoogwaardige gesiliconiseerde alkydharsverf wordt overgeschilderd met een gewone of met polyurethaan gemodificeerde alkydhars verf.

Wel is het zaak “aan boord” geen gebruik te maken van producten met siliconenolie toevoeging.

Tip

Schoonmaken en schuren zijn niet de leukste onderdelen van uw verfkus, maar de mate waarin u aan deze onderdelen zorg besteedt, is alles bepalend voor het eindresultaat. Grijp daarom niet te snel naar de verfkwast of roller maar zorg ervoor

dat het voorbereidende werk goed is gedaan. De beloning vindt u in een professioneel eindresultaat waar u langer plezier van zult hebben.

Nu toch maar weer de tips voordat u gaat schilderen en het kan het niet vaak genoeg gezegd worden, omdat het regelmatig mis gaat, waarna "de verf de schuld krijgt":

- eerst het te verven oppervlak goed schoon- en vetvrij maken met een goed schoonmaakmiddel (vet en vuil hebben een vergelijkbaar negatief als siliconenolie-resten; bij het schuren van niet of niet goed schoongemaakte oppervlakken schuurt u het vet in de ondergrond!)
- Na het schoonmaken met een schoonmaakmiddel ruim naspoelen met leidingwater en laten drogen
- Na het schuren (bij voorkeur droog) moet het schuurstof met water en borstel worden verwijderd (denk aan een stofmasker !)
- Weer schoonmaken en ontvetten met een vloeibare rinser, ammonia of verfreiniger) en naspoelen/wassen met leidingwater (denk aan handschoenen !)
- Nu pas kunt u de verfkwast pakken.

Doerak Pinkstertocht Vecht en Venen

Het is zaterdag 18 mei, bewolkt, maar gelukkig droog weer en 17 graden, als we om 13.30 uur vanuit het Amstersedam-Rijnkanaal aankomen in Nieuwersluis. Dit plaatsje aan de Vecht is de verzamelplaats van de tocht. Er liggen al drie Doerakken en we worden door de bemanningsleden prima geholpen af te meren op de landpennen. De kennismaking is allerhartelijkst.

Er komen nu regelmatig Doerakken bij, als laatste de organisatoren Jan en Corry Hoefs, die wat trammelant hadden met het koelwater van de motor. Zij zijn de elfde Doerak en we zijn nu op sterkte, zodat we om 16.00 uur richting Maarssen vertrekken. Mooie Vechtreis, om 17.00 uur maken we, 3 dik, vast naast restaurant Geesberge in Maarssen. Na wat drinken en praten is het al snel tijd om het restaurant binnen te stappen voor de geplande barbecue. Deze smaakt uitmuntend en het is zeer gezellig. Na het eten maken we nog een avondwandeling om het spul te laten zakken, waarna we onze boten opzoeken.

De volgende morgen koffie met gebak voor alle hens en vertrekken we naar Utrecht. De Weerdsuis zijn we snel door en mede door het prachtige, zonnige weer is de doorvaart door de Utrechtse 'ouwe grach' een plaatje. We meren af aan de Catharijnesingel voor de lunch. Dan gaan we verder richting Nieuwegein, waar we bij botenverhuurbedrijf Hatenoer afmeren. In een grote kring naast de boten brengen we de middag door. Diverse Doerakkers halen wat te eten en drinken binnen de kring en de gitaarmuziek en zang van Sietske van de 'Reli' klinkt prachtig. Het avondeten is ieder voor zich aan boord. s' Avonds her en der buurten of 'boor(d)ten' en wat wandelen.

Maandag 2^e Pinksterdag koffiedrinken in: "de kring".

Het is nu zomerweer geworden, 22 graden!

Bij het vertrek om 10.00 uur is aan iedereen te zien dat het fijn is geweest.

Nogmaals bedankt Jan en Corry Hoefs van de 'Neeltje M' en Bert en Riet Hovener van de 'Toermalijn'.

Jaap en Jacqueline van Soest.

Technische Commissie (TC)

Tijdens de ledenvergadering van 14 april 2002 heb ik ná de pauze een "oprichtingsvoorstel" gepresenteerd. Helaas was een groot aantal leden reeds vertrokken en heeft geen kennis kunnen nemen van de "Technische Commissie in oprichting".

Onderstaand de samenvatting van de presentatie, gevolgd door enige toelichting.

De Technische Commissie van de Doerakclub

Een enthousiaste uitdaging voor ons allemaal !!

Technische Commissie (TC) • Enquête van enige tijd geleden

- Ruime belangstelling vóór een TC
- Enkele leden bereid zitting te nemen
- Enkele suggesties over de taakstelling
- Door omstandigheden nog geen (oprichting) TC
- Vraag van Bestuur aan Bert Hovener

Voorstel voor taak en inhoud TC aan leden • Samenstelling

TC • Coördinator: (Bert Hovener)

- Lid 1: motor + voortstuwingsinstallatie
- Lid 2: boord-electriciteit
- Lid 3: verf en verfonderhoud
- Lid 4: algemene (scheeps)werktuigbouw
- Lid 5: sloopstimmerwerk
- Lid n:

Oprichtingsvergadering TC • Taakverdelingen coördinator en leden

- Verdeling van "vakgebieden"
- Interne en externe communicatie
- Literatuuronderzoek/internet
- Correspondentie naar leden
- Contacten met Bestuur
- "Mandaat" van TC

Directe vragen aan TC • Vragen aan het Bestuur

- Vragen aan de coördinator
- Vragen aan "vaklid" van TC
- Onderzoek door TC (intern/extern)
- Antwoordformulering binnen TC
- Antwoord aan lid

Adviezen ("ongevraagd") • Wensen uit ledenvergadering

- Volgen van technische watersport-ontwikkelingen via literatuur/internet enz., leuk, interessant, nieuw voor de Doerakclub
- Adviezen in of bij clubblad en op de Doerak web-site
- Organiseren van technische voordrachten door deskundigen

Archief/Kennisbank • Alle antwoorden en adviezen

- Inventariseren van technische kennis en ervaringen van de leden

- Index van alle beschikbare kennis en ervaringen in clubblad en op Doerak web-site
- Postiljon d'amour rol van TC

Wat kunt u verwachten van de TC ?•Een enthousiasmerende rol van een enthousiaste club ("amateurs")

- Het onmogelijke doen we voor U
- Op een wonder kunt u helaas niet rekenen

De "leden" van de TC•Dhr. Bert Hovener (Schoonhoven)

- Dhr. Ton Spithoven (Vlaardingen) heeft er wel zin in
- Dhr. Wim Tefeij (Hoofddorp) wil geloof ik ook wel....
- Dhr. Hans van de Broek (Hilversum) wil in de wintermaanden een bijdrage leveren

De toelichting bij de presentatie:

Aanleiding

Vanuit de enquête van enige tijd geleden is duidelijk geworden dat er binnen de Doerakclub belangstelling bestaat voor een Technische Commissie (TC). Een eerdere poging om een TC op te richten, een procedure/werkwijze voor zo'n TC op te stellen en een TC actief te laten functioneren is helaas niet gelukt. Gelet op de de enthousiaste wens van vele leden is er een hernieuwde poging ondernomen om een TC van de grond te krijgen en te houden. Bert Hovener is bereid een coördinerende rol van de TC op zich te nemen en een aantal leden wordt gevraagd om zitting te nemen in een TC.

Taak- en rolverdeling binnen de TC/oprichtingsbijeenkomst TC

De TC-coördinator en de TC-leden komen bij elkaar om vorm te geven aan een taak- en rolverdeling. Hierbij valt te denken aan de verdeling van de technische "vakgebieden", de interne communicatie, wie leest welke literatuur, de interne en externe correspondentie betreffende antwoorden en adviezen, de speelruimte, de middelen en de rapportage, o.a. aan het Bestuur

Werkwijze TC bij directe vragen

Een vraag kan worden gesteld aan de coördinator, direct aan een vak-lid TC of aan het Bestuur (per brief, e-mail, mondeling op de ledenvergadering of telefonsich) Het Bestuur stuurt de vraag door naar de coördinator TC of direct aan het vak-lid. Binnen de TC wordt de vraag "rondgestuurd" om zodoende alle technische kennis van de TC in te brengen, pas dan wordt de vraag beantwoord aan het lid. Ook algemene wensen en opmerkingen die tijdens de ledenvergadering "opborrelen" kunnen aldus worden behandeld.

Werkwijze TC bij "omgevraagde adviezen"

Middels het lezen van watersportliteratuur (b.v. Waterkampioen, Motorboot, Internet, documentatie van ANWB en watersportleveranciers) het volgen van watersportontwikkelingen en het signaleren van nieuwe Doerak-wetenwaardigheden

en –hebbedingetjes kan de TC een advies uitbrengen. Dit kan plaatsvinden in het clubblad of als bijlage bij het clubblad

Archief/kennisbank

Alle uitgebrachte antwoorden, adviezen en Doerakwetenswaardigheden en hebbedingetjes worden beheerd binnen de TC in en zgn kennisbank. Ook de mogelijkheden van publicatie op onze Doerak web-site kan worden overwogen. In het clubblad kan wellicht standaard een inhoudsopgave van de kennisbank worden opgenomen, zodat een ieder nog eens kan naslaan of er iets van zijn of haar keuze aanwezig is en kan worden opgevraagd bij de TC.

De kennisbank kan worden aangevuld met alle technische antwoorden en adviezen die reeds zijn uitgebracht. Ook bestaat de mogelijkheid de kennisbank te verrijken met de vele ervaringen die in onze club aanwezig zijn. Te denken valt over het verhaal over geluidbestrijding, ervaringen met het plaatsen van nieuwe motoren (met goede en minder goede ervaringen), ervaringen met de fa. Jooren, kennis over motorolie, koelvloeistof of antivries. Hiermee kan de TC een begin maken. Wat is er leuker om via een kennisbank leden bijeen te brengen om elkaars technische ervaringen te delen !

+++++

De presentatie, de toelichting en de doelstellingen zijn ruim bemeten en klinken wellicht hoogdravend, echter het gaat maar om de ideeën.

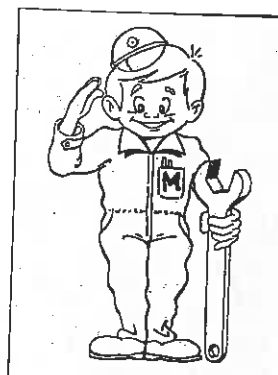
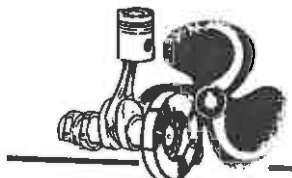
Eén ding is duidelijk: als er geen begin is, komt er ook niets. Het begin is er, enkele leden hebben voorzichtig hun deelname aangeboden, maar versterking is zeer wenselijk en dan..... aan de slag !!

De “eisen” voor de leden van de TC zijn eenvoudig: enthousiasme, plezier om er iets van te maken, een technisch oog (als amateur of vakman).

Wie komt de TC versterken?

Graag maak ik met u kennis op de komende ledenvergadering en wissel met u van gedachten !!

Bert Hovener



De technische Commissie is er voor u en door u

Op de 2^e dag van onze vaarvakantie kwamen we in Kuinre Rien en Lies tegen en tijdens een gezellige theevisite vroeg Rien ons of we een verslag wilden schrijven over onze vaarbelevissen. Tuurlijk.

Het begon allemaal dinsdagavond 13 augustus in Wanneperveen onze thuishaven. Onze Otrobanda was zaterdag ervoor na een grondige schilderbeurt pas in het water gekomen en toen we woensdagmorgen wegwilden varen bleek er lekkage te zijn. Het kraantje voor de toevoer van het onderwatertoilet lekte en na een dag naar originele onderdelen gezocht te hebben (met zeer goede service bij Pro Aqua) besloten we toch maar gewoon een prop in de toevoer te stoppen en de kraan te vervangen en wat schetste onze verbazing het lekte niet. Dus hoeft bij zo'n reparatie de boot niet uit het water. Vanuit Wanneperveen zijn we via de walengracht naar Ossenzijl gevaren door de prachtige Weerribben richting Kuinre waar we zagezegd de familie Wienk tegenkwamen. We wilden naar het Lauwersmeer en zij adviseerden ons om dit (uiteraard) via Heerenveen te doen. We zijn blij dit advies opgevolgd te hebben want het is een prachtige route over de Tjonger. In de Engenlenvaart hebben we overnacht. Lies had ons over de Deelen verteld, een heel mooi natuurgebied dus zijn we daar naar toe gevaren via de Hooibrug in de Pomsloot net na Heerenveen onder het spoor door. Het is werkelijk een prachtig gebied zelfs in de nazomer, maar in het voorjaar en vroege zomer zal het er werkelijk schitterend zijn. Helaas kon ik er niet echt van genieten omdat ik vlak voor het aanmeren kokend water over mijn vingers goot, maar gelukkig is een putsemmer een uitkomst. Hierna zijn we linksaf richting Oldeboorn gevaren, volgens de borden het begin van de Turfroute rechtsaf. Een prachtig oud stadje waar je midden in de stadskern kan liggen zonder overnachtingskosten en leuke door de bewoners bediende bruggen ook zonder bruggeld. Het volgende reisdoel was Akkrum. Voor ons die pas 3 jaar varen was het varen over een aquaduct een hele beleving. De auto's zo onder je te zien doorrijden! De ligplaats naast de snelweg is fijn, een ruim grasveld en de gelegenheid om met de fiets of te voet naar Akkrum te gaan. En als je slim bent zoals wij douche je gewoon op de camping aan de andere kant van Akkrum. Vanuit Akkrum zijn we via de Wijde Ee en de Modderige Bol richting Drachten gegaan en omdat het prachtig weer was (30 C) op een eilandje in de Monniken Ee blijven steken om de volgende morgen via de Leijen met mooie vogeleilandjes, het Bergumermeer, via Zwaagwesteinde, door de Nieuwe Vaart waar we aan de linkerkant een Marrekrite plaats zagen waar je schijnbaar goed kunt fietsen in een mooi natuurgebied. Steeds dicht bij het Lauwersmeer werden de weersverwachtingen steeds slechter(veel wind) en met ons geringe motorvermogen van 18 pk durfden we het niet aan om het Lauwersmeer op te gaan, We besloten maar richting Dokkum te gaan te varen. Wat een schitterende oude stad is Dokkum. Zoveel historie en moois te zien. Daar kan je zeker wel een aantal dagen liggen. Vooral de Bonifatiuskapel is de moeite waard om te bezoeken. De ligplaatsen aan de Zuidergracht zijn heel mooi. Wij hebben zelf in het Groot Diep gelegen vlak bij de camping.

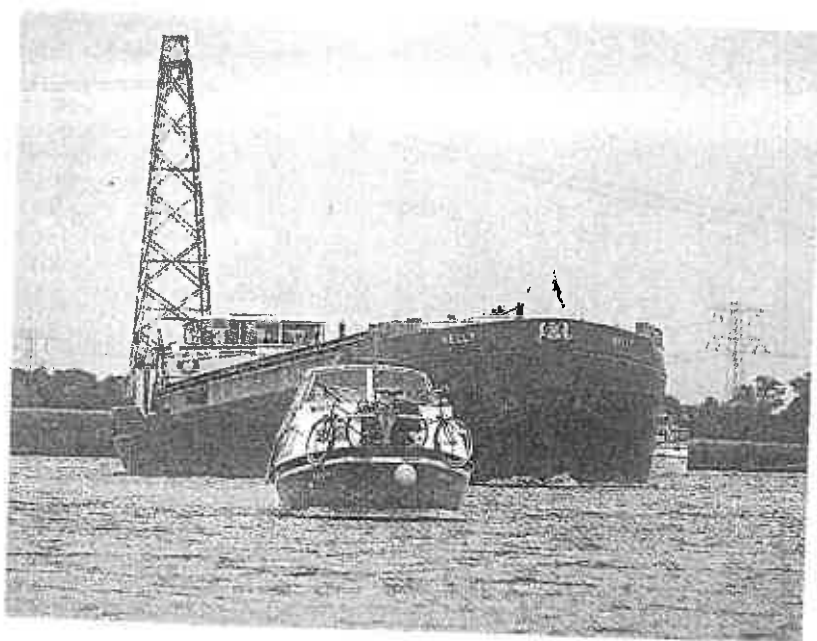
Vanuit Dokkum hebben we per fiets de omgeving verkend en omdat we een dag naar Ameland wilden ook Holwerd bezocht. Daar ontdekten we een piepklein jachthaventje. In het toiletgebouw lag een logboek waarin we lazen dat de bruggen ± 2.20 hoog waren en aangezien we onze ramen inklapbaar gemaakt hebben, besloten de proef op de som te nemen en naar Holwerd te varen. Vliegenvlug teruggefietst en om 7 uur alsnog weggevoerd. Dit was een indrukwekkende tocht voor ons, vooral het laatste stuk in de schemering, de boot aan beide zijden omsloten door riet, onder lage bruggetjes door, bochten nemen en niet zien wat daarna komt en in het donker aanmeren, dat heeft wel iets.

Er is een minicamping bij met 2 trekkershutten en een douchegebouw met toilet. Er is maar 1 plaats voor een passant, dus niet mat z'n allen volgend jaar naar Holwerd. We lagen er helemaal alleen met af en toe een eigenaar van een van de vaste ligplaatsen om mee te kletsen. Van hieruit hebben we Ameland aangedaan een heel mooi eiland met alle Nederlandse landschappen aanwezig.

Holwerd achter ons latend weer via de smalle sloot (diepgang 1m) zijn we richting Leeuwarden gevaren via Bartlehiem (Elfstedenbruggetje) over de Bonkevaart met de finish via de oostkant van Leeuwarden naar beneden richting Princenhof. Helaas hebben we vanwege een afspraak hier alleen maar overnacht. Maar het is beslist een gebied waar je meerdere dagen kan liggen en varen. Om naar Joure te varen hadden we de route via Akkrum gekozen en op dezelfde ligplaats overnacht daarna via de spoorbrug richting Sneekermeer en Joure. We vinden de jachthaven van Joure erg prettig om te liggen, vriendelijke havenmeester en dichtbij de stadskern.

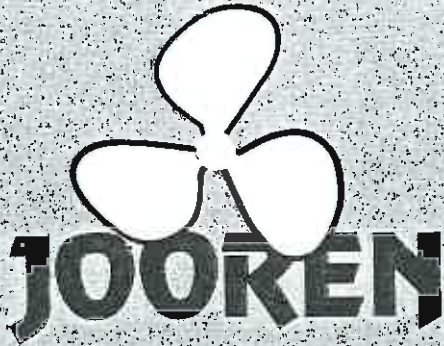
Over Sneek hoef ik niet uit te weiden omdat iedereen die in Friesland gevaren heeft, zeker Sneek als aanmeerplaats heeft gekozen.

Langzamerhand was het weer tijd om richting Wanneperveen te varen over een rustig Tjeukemeer via de Broeresloot (brug 2.35) en de Tjonger naar Kuinre, Ossenzijl met een laatste overnachting in de Wetering, waar je heel erg fijn kunt fietsen door de Weerribben. De volgende dag in mist terug naar de Beulaker en onze thuishaven Wanneperveen bij de familie Winters.



*Prinses Margrietkanaal, vrachtaarder van 110 mtr. - snelheid 12.5 km - ,
loopt Doerak 650 - snelheid ± 9 km.- voorbij*

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

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



ATTENTIE!

STUUR UW BESCHADIGDE SCHROEF OP!

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

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

OF

MAAK EEN AFSPRAAK EN WACHT OP DE REPARATIE

*vooraf prijsopgave mogelijk als de schroef binnenkomt!

Aan: Jooren Scheepsschroeven
Papendrechtsestraat 2A
3313 CT Dordrecht
Holland

Afz.: _____

pleziervaartuigen - beroepsvaart

De Biesbosch

Wij varen met de boot,
In een water dat heet "de Dood".
Sporen van vroeger zien we om ons heen,
Een rondvaartboot vaart,
hij kent de biesbosch als geen een.
Land in het water gesleurd,
Ja veel is hier gebeurd.
Verdronken tijdens de "St ' Elisabetsvloed",
Vele mensen hebben toen hier geboet.
Ach wat weten wij daar nog van,
Er is immers niemand meer,
die ons dat vertellen kan.
Land van plezier,
Wij hebben hier nu ons vertier.
Zwemmen aan een strand,
Kinderen, spelend met zand.
De natuur is opnieuw opgestaan,
Natuur waar wij in kunnen gaan.
De natuur is O zo gezond,
Vele dieren lopen hier vrij in het rond.
Alles gedijdt hier wel,
De Biesbosch zit goed in z'n vel.
Vele berichten spreken elkaar tegen,
Maar de natuur viert nog altijd z'n zegen.
We moeten er wel voorzichtig mee omgaan,
Met bijde benen op de grond blijven staan.
Maar als we goed uitkijken,
Zullen we dat wel bereiken.
Dan zal de natuur voort blijven bestaan,
En kunnen wij daarin door blijven gaan.
Met plaats voor mens en dier,
Een leven , in een gebied vol plezier.

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

Brand aan boord

Als je het hoort van een ander denk je, dat zou mij niet overkomen. Het overkomt je wel en dan valt het achteraf moeilijk te begrijpen hoe je zo stom hebt kunnen zijn.

Het was één van die mooie, hete dagen in Augustus waarin ze niet alleen voorspeld werden maar ook echt kwamen aan het eind van de middag, de fikse onweersbuien. We hadden de hele dag gevaren en kans gezien, het was hoogseizoen en dus erg druk, vóór de eerste bui op een leuk plekje af te meren. Een borreltje en dan aan de slag voor het avondmaal. Mooi mis, de gasfles leeg! Altijd op het verkeerde moment. De ellende is nu eenmaal dat je op de fles een drukmeter hebt en geen volumemeter zodat niet of nauwelijks valt af te lezen hoe groot de voorraad is. Je hebt een gasbun waar maar één grote fles in kan en om ook nog zo'n grote fles als reserve mee te nemen is niet zo aantrekkelijk. Onze oud-voorzitter, Pim Puik, had er altijd een onder zijn stuurstoel staan maar daardoor deed hij mij altijd meer aan een piloot denken dan aan een schipper. Door eerdere ervaringen wijs geworden hebben we een reserve flesje aan boord met Camping gas. Hierbij moet de brander op de fles geschroefd worden en dat levert nauwelijks problemen op. We hadden dus al gauw een pannetje op het vuur staan. Maar één pit is wel wat weinig om een complete maaltijd te bereiden. En toen zijn we de fout ingegaan.

Er lag nog zo'n klein busje Camping gas, wat met een klem constructie waarbij de brander een gaatje in de bus drukt, een kooktoestelletje valt samen te stellen. Was ik uit de boot gestapt om het ding daar in elkaar te zetten zou ik ontdekt hebben dat het geheel niet paste en was het gas de buitenlucht in gestroomd. Maar ik deed het in de stuurhut waar het andere toestelletje bezig was een pan water aan de kook te brengen. Ik hoorde het gas ontsnappen en smeed meteen het busje naar buiten, maar er was al een steekvlam, met als gevolg een tweedegraads verbranding een mijn linker onderarm en wat lichte verbrandingen aan neus, lip en verschroeide haren.

We hebben enorm veel geluk gehad, want behalve bovenstaande hebben we verder geen enkele brandschade opgelopen, alleen een beroet plafond en wat schroei schade aan de gordijnen. We lagen aan een landje en doordat het zo geregend had was het gras nat en evenmin in brand gevlogen. Door de arm meteen onder water te houden en snelle hulp van enkele mensen, de goede verzorging van de wond in het ziekenhuis in Leeuwarden en later in Nijmegen is de arm weer goed hersteld. Maar een ding hebben we ons voorgenomen nooit meer te stunts met ondeugdelijke kooktoestellen.

Henk de Vries



*De angstdroom van iedere schipper,
Bij Henk viel het gelukkig nog mee.*

Een gewaarschuwd mens telt voor twee!!

Groningen.

In **Saaksum** is een nieuwe brug geopend over het Oldehoofse kanaal, de brug heeft een doorvaarhoogte van 3 meter. Via het kanaal is de jachthaven van Oldehove te bereiken. Genieters van alcohol kunnen maar beter niet naar de jachthaven van **Termunterzijl** gaan. In en om de jachthaven is namelijk wegens veelvuldig overlast van de watersporters een alcoholverbod ingesteld.

Oppassen bij de passage van de bruggen over het Reitdiep tussen **Lauwersoog** en **Zoutkamp**. Het is verschillende malen voorgevallen dat de automatisch bediende bruggen vroegtijdig naar beneden kwamen. De bewakingscamera's staan dusdanig opgesteld dat de brugwachter in de centrale post in Lauwersoog met een "dode hoek" te maken heeft, er is dan ook een extra camera aangebracht. Advies: meld je vooraf bij de brugwachter!!! De brug bij **Abelstok** tussen Mensingeweer en Wehe-den-Hoorn wordt van 2.20 m. naar 3 m. verhoogd.

Delfzijl, organiseert van 10 – 14 juli 2003 Delfsail. De subtitel "Festival of the Seven Seas" verwijst naar de historische scheepvaartroutes in heden en verleden. Delfzijl is de tweede haven die in 2003 bezocht zal worden, na Rouen in Frankrijk. Daar vertrekken de schepen op 6 juli en hopen in de avond/nacht van 9/10 juli aan te komen bij de Eemshaven. Op 10 juli zal de Parade of Sail naar Delfzijl plaatsvinden. In de vroege ochtend van 14 juli zullen de schepen Delfzijl verlaten in een spectaculaire Moonlight Parade. Sommige schepen varen dan naar de Oostzee, waarop 19 juli een Sailevenement in Gdyna begint.

Friesland.

In **Gytskerk**, gemeente Tytsjerksterdiel, is de jachthaven volledig gerenoveerd en is met zijn 104 ligplaatsen in eigendom van de Stichting ter Bevordering van Watersport in Trynwâlden. **Kuikhorne**, heeft iets gevonden tegen de overlast van jongelui, die vlak voor de recreatieboten van de bruggen springen of duiken en de schippers de stuipen op het lijf jagen.. De bruggen worden met *anti vandaalvet* ingesmeerd en diegenen die dit op hun huid krijgen, lopen enige weken met het kleverige spul op hun lichaam rond! **Heerenveen** wil meer watersporters trekken. Bij het Posthuis (in het centrum van Heerenveen) komt een speciaal gebouwtje met toiletten, douches, was- en droogmachines en een klein winkeltje. Een infopaneel wijst de watersporter de weg in het "bruisende" uitgangsleven. Bij elkaar een mooi plan maar er staat alleen nog maar een toiletgebouwtje. Daar staat weer tegenover dat de gemeente afziet van het innen van liggeld en toeristenbelasting. De aanleg van de nieuwe passantenhaven in **Olderberkoop** (onderdeel van de Turfroude) is van start gegaan. De haven wordt 2003 in gebruik genomen en biedt plaats aan twintig passanten. Een goed geoutilleerd toiletgebouw is aanwezig en men kan gratis gebruik maken van witte fietsen.

Van 7 t/m 12 februari is in het Expocentrum FEC te **Leeuwarden** de watersportbeurs **BOOT** Het beursgebouw is gevestigd aan de Heliconweg 52. Tel.,058-2941500

Overijssel.

De jachthaven van **Kampen** op het Kampereiland is verbeterd. Er zijn drijvende steigers aangebracht en voor grotere boten zijn er acht royale ligplaatsen bijgekomen. Samenwerking tussen de provincie Overijssel en Drenthe heeft er toe geleid dat de zeer handzame en informatieve gids -**Varen door de tuin van Nederland**- is uitgebracht. Het 160 tellende boek is gericht op de Drenthe – Overijsselroute en geeft veel informatie over de af – meermogelijkheden, plaatsjes met hun bezienwaardigheden, fiets- en wandeltochten enz. Het

boek is onder ISBN 90-806955-1-3 voor € 9.50 te koop bij de boekhandel, V.V.V. kantoren en watersportzaken.

Flevoland.

In **Dronten** zijn op feestelijke wijze de nieuwe aanlegplaatsen in het Drontermeer in gebruik gesteld. Er worden met een uitloop naar 2003 vanaf de Hollandse brug tot aan het Ketelmeer totaal 322 extra plaatsen gerealiseerd.

Sluis **Harderwijk** tussen het Veluwemeer en Markermeer heeft de naam Blauwe Dromer gekregen. De sluis wordt op afstand met behulp van camera's bediend.

Gelderland.

De boulevard van **Harderwijk** zal de komende jaren een ware metamorfose ondergaan. Het parkeerterrein en een deel van het oude industrieterrein gaan verdwijnen. In de plaats hiervan komen waterdoorgangen, enkele kleine eilandjes, strand, winkeltjes en culturele - alsmede horecavoorzieningen. De jachthaven van de watersportvereniging Flevo wordt verplaatst naar de westzijde van het nieuwe aquaduct en wordt onderdeel van het nieuwe havenfront. Gelijkertijd zal het aantal ligplaatsen fors worden uitgebreid. Eind van dit jaar zal het masterplan gereed kunnen zijn en wordt er besloten of de plannen definitief doorgaan.

Noordholland.

Door de komst van de veerverbinding Huizen – Almere-Haven en de daarbij behorende verbetering van de infrastructuur, is de haven **Huizen** met ca. tweehonderd ligplaatsen uitgebreid. Het havenkanaal heeft nu een breedte van 75 m. en mondt uit in de havenkom waar de steigers voor het veer zijn aangelegd.

Langs de vaarroute **Varen door Noordholland** zijn infopanelen geplaatst. Deze panelen geven de watertourist bij de aanlegplaatsen informatie over het "achterland".

Zuidholland.

Scheveningen krijgt zijn eigen Sail. Over twee jaar als het honderdjarig bestaan van de haven wordt gevierd, komt er een Scheveningse variant van de Amsterdamse Sail. De gemeente den Haag heeft alvast een bedrag van € 73.000 beschikbaar gesteld. We zullen u op de hoogte houden.

Schiedam heeft de passantensteiger *Lange Haven* met een capaciteit van vijf tot tien boten in gebruik genomen. De gemeente gaat er vanuit dat een forse groei van tweehonderd naar tweeduizend passanten gerealiseerd kan worden. Dat wordt dus indikken en stapelen!!!

De gemeente **Vlist** heeft het bruggeld van de ophaalbrug over de Hollandse IJssel naar € 1,- per doorvaart verhoogd.

Limburg.

Vier jachthavens in Limburg voeren een gezamenlijke actie om de watersport in hun gebied te promoten. De Rosslag in **Roermond**, De Koeweide in **Wessem**, jachthaven Stevensweert in **Stevensweert** en Nautisch Centrum Pietersplas in **Maastricht** hebben voor de watersporters die deze jachthavens bezoeken een fikse korting in petto. Bij een verblijf van twee of meerde nachten is de eerste nacht gratis. Vanuit Maastricht bestaat de mogelijkheid naar **Luik** te varen. De tocht van ca. 5 vaaruren voert over de Nederlandse Maas, via het Albertkanaal en de Maas in België, met op de grens de sluis van Ternaaien met een verval van 14 m.

Het drankorgel van Eksmorra

We hebben allemaal wel eens van de uitdrukking "hij of zij is een drankorgel" gehoord. Nu wil ik niet direct stellen dat de gemiddelde Doerakker een notoir alcoholist is, maar als ik zo is terug denk aan de verschillende Pinkstertochten met de daarbij behorende "Sherrystops" krijg ik toch wel eens de indruk dat we binnen {en buiten} de club er bepaald niet vies van zijn. Vaak onder het motto het is zo goed tegen de kou en de motten, maar ondertussen..... Nu kwam ik laatst een artikeltje tegen met het drankorgel als onderwerp. Daar het in de Friesche taal was geschreven en de gemiddelde Doerakker deze taal niet machtig is heb ik er maar een vrije vertaling van gemaakt.

Op deze foto ziet u een origineel "drankorgel" het is te bezichtigen in het winkeltje in Eksmorra, onderdeel van de Aldfaers Erf Route. Het orgel dateert uit 1860 en was eigendom van de familie De Jong uit Joure. Om precies te zijn de familie Douwe Egberts de Jong, ja inderdaad de koffiefabrikant.

Het orgel staat in een hoekje van de winkel en de drank kon alleen maar per deciliter verkocht worden. Dat was in die dagen heel gebruikelijk want hele flessen werden niet aan de gewone man gesleten {komt hier soms de benaming slijterij vandaan?} men kon kiezen uit: jenever, brandewijn of frambozen.

Uit principiële overwegingen hebben ze het drankorgel later weggedaan en verkocht aan de familie Visser uit Lemmer, gaan koffie en drank dan toch niet samen?

Die familie, een broer en twee zusters, hadden een distilleerderij en voerde het merk "de Zeemeeuw". In de jaren vijftig zijn zij gestopt met de zaak en kwam het drankorgel bij een antiekzaak terecht.

De heer Yde Schakel, oprichter van de Aldfaers Erf Route heeft het drankorgel aangekocht en het een plaats in het museum gegeven.

Het museum is gelegen aan de Kanaalweg 4 te Allingawier en is van april tot november geopend.



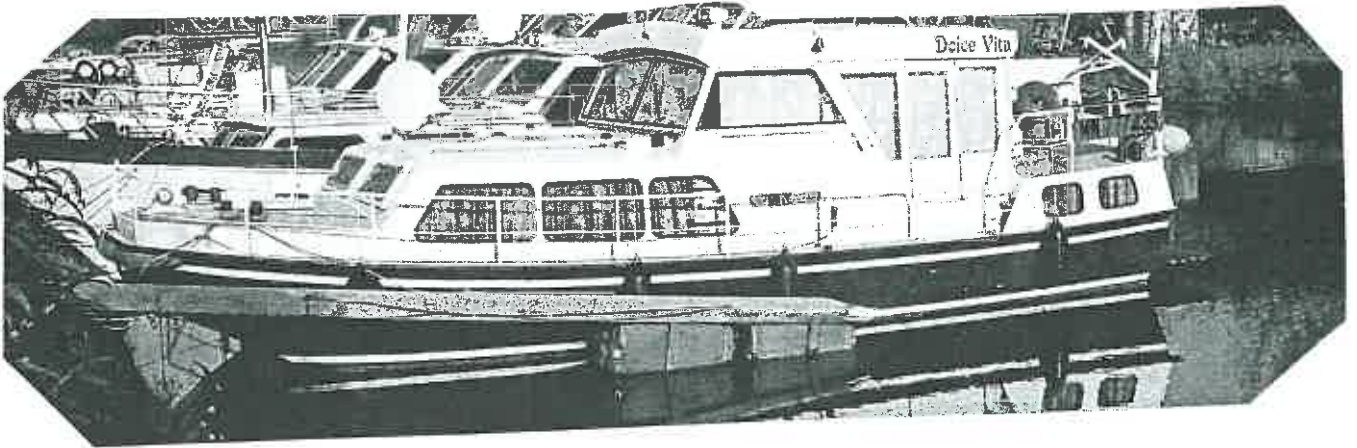
==== Te koop aangeboden ====

Stroomaggregaat, merk Honda type EX 650 met viertaktmotor, loopt dus op loodvrije benzine. Vermogen: 550 – 650 watt, uitgang 220 volt bij 2.25 amp. en 12 volt bij 8.3 amp. Het apparaat heeft alleen maar proefgedraaid. Prijs € 540.—

Fietssteunen, uitgevoerd in roestvrijstaal voor twee fietsen met een bandenmaat van 1 3/8. Zogenaamd schuitjes model en geschikt voor montage op zwemtableau. Prijs € 35.—

Voor info: mevr. Z. Broersma – Bonte, Dreef 262, 7414 EL Deventer. Tel. 0570 – 644240
-0-0-0-0-

Doerak 950 paviljoen, Met dichtgemaakte kuip en geschikt voor permanente bewoning. Het schip bevat veel extra's en is uitstekend onderhouden. Vraagprijs € 35.000,--



Voor info: J.P.S. Starosta, 13 Rue La Fayette BP 67 F – 67024 Strasburg Cedex 1.
Tel. 0388973660, fax: 0388972860.

-0-0-0-0-

Kopleguaan, voor Doerak, verkeert in goede staat. Prijs € 100,--.
Voor info: R. Haakma, Feanborgh 20, 8403 BJ Jonkerslân (Friesland)

-0-0-0-0-

Combilamp, Siemens Solar de luxe type 18760 uitgevoerd als: schijnwerper, alarmlicht en TL verlichting. De lamp is met een adapter van 220 naar 7 volt oplaadbaar en kan d.m.v. twee losse meegeleverde zonnepanelen onderweg op lading gehouden worden. Prijs € 50,--.
Voor info: M.W. Wienk, Klynlân 4, 8447 DW Heerenveen. Tel: 0513 – 650577.

-0-0-0-0-

Leden en donateurs van de Doerakclub kunnen, zonder advertentiekosten, artikelen te koop vragen of aanbieden.

Indien u in het komend voorjaarsnummer een advertentie wilt plaatsen, dient u deze tot uiterlijk 15 januari 2003 aan het redactieadres te sturen.