

MRT 03



# 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

Maart 2003  
29<sup>e</sup> Jaargang No. 1

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: <http://home.wanadoo.nl/peterwoude/>

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

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

De redactie van dit blad berust bij  
M.W. Wienk  
Klynlân 4  
8447 DW Heerenveen  
Tel. 0513-650577  
e-mail: [m.w.wienk@hccnet.nl](mailto:m.w.wienk@hccnet.nl)

Kopij voor dit blad zenden aan de redactie of  
het secretariaat.  
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer 16-09-2003  
Het volgende nummer verschijnt begin november 2003

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

Het binnenwerk is gedrukt en afgewerkt door



Burg. Falkenaweg 9 Heerenveen  
Venekoterweg 17 Oosterwolde Fri.

*Van de (vice)voorzitter,*

*Heeft u uw Doerak al uit de mottenballen gehaald en is hij weer in een spic & span staat gebracht? Ik hoop dat u er weer veel zin in hebt om met uw bemanning de mooie wateren van ons kikkerlandje te gaan bevaren. In het begin misschien wat aarzelend want wellicht staat uw schip in een nieuwe verflaag en bent u nog niet aan het gezapige vaartempo gewend in plaats van het gejakker en het agressieve gedrag op onze snelwegen.*

*Ik hoop dat bij de algemene ledenvergadering zoals gebruikelijk het aantal belangstellenden weer groot zal zijn.*

*Zoals u uit de agenda kunt opmaken komt de bestuursverkiezing aan de orde en zal er aan het lustrumgebeuren de nodige aandacht besteed worden.*

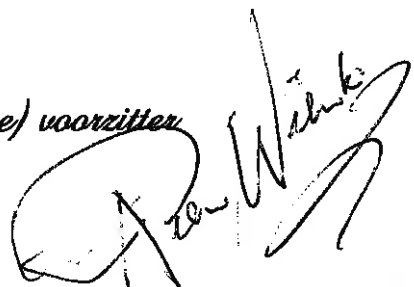
*Ik verwacht velen van u bij het Lustrum 2003 te Lelystad, laten we er met z'n allen een fijn Pinksterweekend van maken. Een weekend dat in het teken zal staan van het glorierijke zeevaartverleden van de Nederlandse Natie.*

*Het gaat goed met onze vereniging, wat me alleen zorgen baart is de bestuursamenstelling, we moeten er voor waken dat ons bestuur gaat vergrijzen.*

*In dit verband vraag ik uw speciale aandacht en respons voor de oproep van jongere bestuurskandidaten.*

*Tot ziens op 30 maart te Maarbergen*

*Rien Wienk, (vice) voorzitter*



**LEDENVERGADERING      Zondag 30 maart 2003 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 30 maart 2003 in

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

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

De vergadering begint om 14.00 uur, de zaal is open vanaf 13.30 uur.  
Op een tafel in de zaal bij de ingang liggen presentielijsten. Eén handtekening per lid/donateur graag! Op een tafel in de gang bij de ingang vindt u kopjes en kannen met koffie of thee waar u zich een kop koffie of thee kunt inschenken.. Na afloop van de vergadering is er gelegenheid om gezamenlijk te dineren in het restaurant van het motel. Tijdens de vergadering zal het aantal gegadigden voor tafelreservering worden opgenomen.

**AGENDA**

1. Opening door de Voorzitter.
  2. Mededelingen.
  3. Goedkeuring van de notulen van de vergadering van 24 november 2002.
  4. Ingekomen post.
  5. Jaarverslag 2002 van de Secretaris.
  6. Financieel verslag 2002, verklaring van de Kascontrolecommissie.
  7. Bestuursverkiezing.
  8. Activiteiten 2003.
  9. Rondvraag.
- PAUZE.
10. Lustrumviering en presentatie.

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

Ad 4. Ontvangen is de Reisgids van "Scheepszaken" die reizen op traditionele zeilschepen aanbiedt. Voor geïnteresseerden ligt de gids ter inzage.

Ad 5. Jaarverslag 2002.

Op 1 januari 2002 telde de Doerakclub 272 leden en 11 donateurs. Gedurende 2002 werden 38 nieuwe leden en twee donateurs ingeschreven en één lid werd donateur. 23 leden en één donateur zegden op en 6 leden en één donateur werden per 1 januari 2003 geroyeerd omdat zij, ook na herhaald rappèl, de contributie voor 2002 nog niet hadden voldaan.

Per 1 januari 2003 telde de vereniging 283 leden en 12 donateurs.

De Algemene Ledenvergaderingen werden gehouden op zondag 14 april en zondag 24 november in Motel Maarsbergen. De voorjaarsvergadering werd bijgewoond door 39 en de najaarsvergadering door 53 leden en hun bemanningen.

Tijdens de voorjaarsvergadering werd Greet Bakker gekozen en Peter v.d. Woude en Jan Pennings herkozen als lid van het bestuur. Na de vergadering gaf dhr. Hovener als coördinator van de Technische Commissie een uiteenzetting van zijn ideeën hierover.

Tijdens de najaarsvergadering werd een voorstel van het bestuur voor aanpassing van Art. 14 van het Huishoudelijk Reglement aangenomen.

De wisselbeker werd dit jaar uitgereikt aan de fam. C. Smit. Dhr. Wolters ontving een penning voor de organisatie van de Pinkstertocht in Hattem en de heren Hoefs en Hoving voor de Regiotocht in Utrecht.

Er werden twee Pinkstertochten, een in Hattem en een in Utrecht gehouden.

Het clubblad verscheen twee maal, alsmede een nieuwe ledenlijst en een brochure van de hand van dhr. Hovener over geluidsbestrijding.

Het bestuur kwam vier maal in vergadering bijeen.

De Doerakclub kan wederom terugzien op een goed verenigingsjaar.

Ad 6. Financieel verslag 2002, verklaring Kascommissie.  
Dit vindt u op één van de volgende bladzijden.

Ad 7. Bestuursverkiezing.

Thea Severin, Rien Wienk en Harry Happel zijn aan de beurt om af te treden.

Thea Severin stelt zich herkiesbaar. Rien Wienk en Harry Happel stellen zich voor een laatste periode van drie jaar herkiesbaar. Over drie jaar tellen zij beiden 75 jaar en willen hun taak dan aan jongere krachten overdragen.

Het bestuur roept hierbij leden op om zich nu reeds beschikbaar te stellen om hun plaats in te nemen. Zij zullen uiteraard voldoende ingewerkt worden.

Ad 8. Jan Pennings wil in konvooi van Hank naar Lelystad varen en aansluitend aan de hustrumviering een tocht naar Groningen maken. Verder bijzonderheden vindt U elders in dit blad.

Harry Happel wil, bij voldoende belangstelling, in konvooi vanaf Akersloot via Amsterdam, Weesp en Almere naar Lelystad varen. Vertrek uit Akersloot op maandag 2 juni, aankomst Lelystad op vrijdag 6 juni met mogelijkheid om onderweg aan te sluiten. Wie mee wil doen wordt verzocht zich tijdens de ledenvergadering of schriftelijk op te geven met opgave van de plaats waar men wil aansluiten.

Ad 6. Financieel verslag 2002, verklaring Kascommissie.

Exploitatierekening.

Nr. Omschrijving	Opbrengsten	Uitgaven
1. Rente girorekening	6,33	
2. Rente plusrekening	40,45	
3. Rente kapitaalrekening	---	
4. Rente termijndeposito	561,55	
5. Advertenties in clubblad	105,00	
6. Contributies Leden en Donateurs voor 2001	46,68	
7. Contributies Leden en Donateurs voor 2002	1057,93	
8. Contributies Leden en Donateurs voor 2003	3908,05	
9. Technische boeken verkocht	36,00	
10. Clubvlaggen verkocht	222,70	
11. Lustrum	1850,00	
12. Euro omrekenverschil	0,06	
13. Administratiekosten		1301,12
14. Ledenvergadering		600,20
15. Clubblad aanmaak		1518,38
16. Clubblad verzending		700,39
17. Kamer van Koophandel		23,18
18. Pinkstertochten		350,36
19. Algemene kosten		363,42
20. Lustrum		939,21
21. Positief saldo over 2002		2038,49
	<b>Totaal</b>	
		<u>7834,75</u>
		<u>7834,75</u>

Staat van Baten en Lasten

Nr. Omschrijving	1 jan. 2002	31 dec. 2002
1. Girorekening	3451,95	1286,20
2. Plusrekening	1951,25	---
3. Kapitaalrekening	---	17500,00
4. Termijndeposito	11344,51	---
5.		
6. Positief saldo over 2002	2038,49	
	<b>Totaal</b>	
		<u>18786,20</u>
		<u>18786,20</u>

Ad 9. Leden die vragen hebben over de boot, motor of andere zaken betreffende het varen worden verzocht deze schriftelijk in te dienen bij het bestuur. Tijdens de rondvraag worden deze voorgelezen zodat aanwezigen, die op een bepaald gebied deskundig zijn of ervaring hebben, kunnen antwoorden.

Ad 10. Nadere mededelingen vindt u elders in dit blad. Tevens zal een presentatie gegeven worden over de Flevo-polders waar wij tijdens de lustrumviering te gast zijn.

## MEDEDELINGEN

### Ledenlijst.

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

### Statuten en Huishoudelijk Reglement

Eveneens bijgesloten vindt u een bijgewerkt exemplaar van de Statuten en het Huishoudelijk Reglement van de Doerakclub. Uw aandacht wordt gevraagd voor de aanvulling van Art. 14 van het Huishoudelijk Reglement met betrekking tot leden die geen Doerak meer bezitten en donateurs die met een ander type boot door de Doerakclub georganiseerde evenementen willen bezoeken.

### Contributie

Leden en donateurs die tot nu toe verzuimd hebben de contributie of bijdrage voor 2003 te voldoen vinden een herinnering in de vorm van een acceptgiro bijgesloten. Zij worden verzocht dit per omgaande in orde te maken. Het bespaart de Penningmeester extra werk en Uzelf € 3,= rappèlkosten later dit jaar. Als de gegevens op de acceptgiro onjuist zijn wordt u verzocht dit op de voorzijde van de acceptgiro te verbeteren.

### Clubwimpels

Nieuwe clubwimpels kunnen besteld worden door € 5,= over te maken op postgiro 480542 t.n.v. Penningmeester Doerakclub, Teteringen onder vermelding van "wimpel". U krijgt de Wimpel dan thuis gestuurd. Ook tijdens de ledenvergadering zullen de wimpels te koop zijn.

### Technische documentatie

Tijdens de ledenvergadering zullen tegen betaling verkrijgbaar zijn bij de Penningmeester:

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



# NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

GEHOUDEN OP 24 NOVEMBER 2002 TE MAARSBERGEN

1. **Opening.** De Vice-voorzitter, Rien Wienk, zit de vergadering voor en opent om 14.05 de vergadering. Spreker hoopt op een gezellige vergadering.
2. **Mededelingen.** Op het secretariaat is bericht van verhindering ontvangen van de leden Wilbrink, Ramshorst-v.d. Tol, Paridon, Luitjes, Sybesma, Du Chatinier, Sterrenburg en Schutte. Verder is per telefoon een verzoek binnen gekomen van een Doerakbezitter, geen lid, om de vergadering te mogen bijwonen. Dhr. Bongers blijkt aanwezig te zijn.
3. **Notulen van de Ledenvergadering van 14 april 2002.** Dhr. Van der Broek vraagt of er informatie over het bedrag aan bergingskosten en de omvang van het gedekte vaargebied is ontvangen. Dhr. Van der Spaa had dit tijdens zijn presentatie toegezegd. De Secretaris heeft nog geen informatie hierover ontvangen en zal bij dhr. Van der Spaa navraag doen. De notulen worden ongewijzigd goedgekeurd.
4. **Ingekomen post.** Zoals reeds in het clubblad vermeld is ons lid L. Willems uit Ede overleden. Op verzoek van de Voorzitter neemt de Vergadering staande een ogenblik stilte in acht. De Voorzitter vraagt nu of er nieuwe leden aanwezig zijn. Acht nieuwe leden stellen zich voor en worden met applaus welkom geheten.
5. **Benoeming Kascontrolecommissie.** De Voorzitter vraagt wie van de leden reservelid Van de Commissie wil worden. Dhr. H. de Vries meldt zich voor deze functie.
6. **Aanpassing Huishoudelijk Reglement.** De Voorzitter herinnert er aan dat een vorige Algemene Ledenvergadering heeft besloten dat leden die geen Doerak meer hebben geen lid kunnen blijven en Donateurs die met een ander type boot naar een Doerakevenement komen niet kunnen meevaren. Het bestuur heeft toen toegezegd dit in een aanvulling van het Huishoudelijk Reglement vast te leggen. Dhr. Lubbers vraagt welke criteria worden aangelegd bij de voordracht van het bestuur voor een uitzondering. De Secretaris antwoordt dat alleen het belang van de vereniging wordt toegepast. De Voorzitter vraagt wie er tegen de in het clubblad gepubliceerde aanpassing is. Niemand is tegen, het voorstel is aangenomen. Mevr. Roskam wil ook aan de tweede alinea van de aanpassing toevoegen "als dit in het belang van de vereniging is". Niemand is voor. De Voorzitter meent dat het min of meer bekend is dat dhr. P. v.d. Woude in verband met persoonlijke omstandigheden zijn boot heeft moeten verkopen. Dien ten gevolge zou hij geen lid meer mogen blijven en ook geen bestuurslid/Penningmeester. Hij wil voorlopig zijn periode als Penningmeester uitzitten. De voorzitter vraagt of de Vergadering er mee akkoord gaat dat dhr. P. v.d. Woude lid blijft en zijn periode als Penningmeester voortzet. De Vergadering gaat met applaus akkoord. Dhr. Surendonk wil het bestuur in overweging geven dhr. P. v.d. Woude, gezien zijn bijzondere waarde voor de vereniging, voor te dragen voor het erelidmaatschap. De Voorzitter antwoordt dat het bestuur hier aan gedacht heeft en dit gedaan zou hebben als de aanpassing van het Huishoudelijk Reglement niet aangenomen was. Dhr. P. v.d. Woude geeft er zelf de voorkeur aan niet tot erelid benoemd te worden als voortzetting van zijn functie anders geregeld kan worden.
7. **Activiteiten 2003, lustrumviering.** De Voorzitter herinnert er aan dat het volgend jaar een bijzonder jaar is voor de Doerakclub. We bestaan 35 jaar en vieren het 7<sup>e</sup> lustrum. Het is niet makkelijk om een haven te vinden waar je 60 boten kwijt kunt, je de deelnemers iets kunt bieden en dan ook nog tegen niet te hoge kosten. Volgens hem is de Lustrumcommissie hierin goed geslaagd. Hij geeft het woord aan dhr. Wolters, Voorzitter

van de Commissie. Dhr. Wolters legt uit dat niet alleen het aantal beschikbare ligplaatsen van belang is maar ook de accommodatie er omheen en het aantal zitplaatsen in het restaurant. Hij heeft aanmeldingsformulieren bij zich voor diegenen die hun clubblad niet willen beschadigen.

Mevr. Van Soest vraagt hoeveel aanmeldingen er al zijn ontvangen. Mevr. Severin antwoordt 18. Dhr. Frequin vraagt of er tijdens de viering nog gevaren wordt. Dhr. Wolters zegt dat dit niet gepland is en noemt de andere mogelijkheden. Mevr. Buiskool laat weten dat er in de omgeving gefietst kan worden. Dhr. Wolters belooft dat de mogelijkheden in het lustrumboekje voor de deelnemers vermeld zullen worden. Dhr. Surendonk vindt het jammer dat een vereniging met 250 leden een limiet stelt aan het aantal deelnemers.

De Voorzitter legt uit dat de ervaring leert dat er niet meer dan 60 deelnemers zijn en dat met dit getal naar een haven gezocht is. Er zit wat rek in het maximum, maar 80 à 90 is niet mogelijk. Daarom is er ook geen vaartocht gepland, voordat je 60 boten netjes de van hun ligplaats en daarna weer terug hebt ben je een flinke tijd verder.

Een lid vraagt hoe er het geregeld is als het maximum bereikt is. De Voorzitter antwoordt dat als het maximum bereikt is men bericht krijgt.

Dhr. Deinert, lid van de Commissie, laat weten dat het maximum ook afhangt van het aantal plaatsen in het restaurant. Een grotere ruimte is in de omgeving niet beschikbaar. De Voorzitter zegt er alle vertrouwen in te hebben dat alles op zijn pootjes terecht komt.

8. Wisselbeker, uitreiking penningen. De Voorzitter noemt het feit dat de fam. C. Smit wegens hoge leeftijd hun boot heeft moeten verkopen. Als waardering voor hun trouwe lidmaatschap, bijdragen aan Pinkstertochten, gedichten enz. ontvangen zij nu de wisselbeker en bloemen. Dhr. Smit vraagt of er leden aanwezig zijn die in 1969 lid geworden zijn. Deze zijn er niet en dhr. Smit verklaart zich zelf tot het oudste lid. Hij heeft met zijn vrouw 35 jaar gevaren vanuit Rotterdam, de grote rivieren, Zeeland enz. Zij voeren graag op getijde water en zijn ook naar Parijs geweest en via de Rijn naar Duitsland. Zij hebben jaren lang plezier gehad van hun Doerak, een goed schip, ook op ruw water mits de motor in orde is.
- De Voorzitter deelt mee dat wij deze zomer een 50 jarig bruidspaar hebben gehad, Onze oud-Voorzitter Mart Bultman en zijn vrouw Leida. Hij hoopt dat zij nog lang blijven varen en nog lang lid blijven. Ook zij ontvangen bloemen.
- De Voorzitter herinnert er aan dat wij deze zomer twee Pinkstertochten hebben gehad. De heren Hoefs en Hoving worden gevraagd om een penning in ontvangst te nemen voor de regiotocht in Utrecht. Ook dhr. Wolters ontvangt een penning voor de organisatie Van de Pinkstertocht in Hattem.
9. Rondvraag. Eerst krijgt dhr. Hovener het woord om een en ander te vertellen over zijn plannen met de Technische Commissie (T.C.). Dhr. Spithoven heeft zich al opgegeven als lid, zijn er nog meer leden die aan de T.C. invulling willen geven en samen bespreken hoe dit aan de leden te presenteren. De heren Tefeij, Van den Broek en Van Daalen melden zich. Dhr. Hovener stelt voor om in de pauze een en ander te bespreken.
- Een lid vraagt of men technisch onderlegd moet zijn om in de T.C. mee te doen. Dhr. Hovener antwoordt dat er veel ervaring is binnen de Club. Als deskundige, maar ook als enthousiasteling met technisch gevoel is men welkom. De Voorzitter vindt dat ook literatuuronderzoek en bijv. ervaring met stoffering belangrijk is.
- Dhr. Van Daalen heeft een vraag over anodes. Zijn schip heeft geen anodes, volgens ze vorige eigenaar zijn die niet nodig omdat het schip verzinkt is. Hij krijgt het advies om tenminste 4 aluminiumanodes te laten plaatsen. Om de uitlaat van zijn schip zit witte touwachtige isolatie. Wat is dit en kan hij dit zelf verwijderen. Hij laat foto's zien. De uitkomst is dat dit asbestkoord is en moet laten zitten. Zolang hij er niet aan komt kan het geen kwaad, als hij het wil verwijderen moet hij dit door een deskundige laten doen. De Voorzitter laat weten dat de volgende ledenvergadering op 30 maart 2003 zal zijn.

Op zijn vraag melden zich 22 belangstellenden voor tafelreservering na de vergadering. Dhr. Hoefs vraagt of er volgend jaar weer een 30-merentocht gehouden wordt. De Voorzitter antwoordt dat deelnemers aan de laatste keer automatisch een inschrijfformulier ontvangen.

Dhr. Boskma vraagt of het voorkomt dat de dieseltank doorroest en gat lekken. Volgens de Voorzitter is hier niets over bekend. Dhr. Boskma zou de e-mail adressen van de leden bekend gemaakt willen zien.

Dhr. Deinert vraagt of er iets bekend is over keuringen en testen van Doerakken in het algemeen. De Voorzitter antwoordt dat er 3 à 4 jaar geleden een keuring door de ANWB van een 950 AK, 'De Roos van Lisse' in de Waterkampioen heeft gestaan. Men kan dit opvragen bij de ANWB.

Een lid vraagt of de 30-merentocht vaker gehouden wordt. De Voorzitter zegt dat deze tocht om de drie jaar gehouden wordt van uit Drachten. Deelnemers aan voorgaande tochten krijgen automatisch bericht. De 11-stedentochten worden ook om de drie jaar gehouden van uit Leeuwarden. De tochten duren een week en worden gehouden in de bouwvakvakantie. Eén van de drie jaar is er geen tocht.

Mevr. Buiskool maakt haar compliment over de uitvoering van het clubblad en vraagt een applaus voor de redacteur. De Vergadering betuigt van zijn instemming!

Dhr. Wienk bedankt voor het compliment en laat weten de medewerking van de leden nodig te hebben.

Een lid laat weten dat de website van de Doerakclub niet bijgewerkt is. Dhr. Van der Woude antwoordt dat Myweb is overgenomen door Wanadoo en dat het hem nog niet gelukt is de site bij te werken. De website van de Doerakclub is nu te vinden op <http://home.wanadoo.nl/peterwoude/>

Dhr. Paridon stelt via de Secretaris de vraag of er ervaring is met hydraulische besturing op een Doerak 650. Niemand heeft ervaring. Dhr. Wienk laat weten dat zijn ervaring is op een 950 dat de roeruitslag met een hydraulische besturing kleiner is dan met mechanische besturing.

10. Sluiting. Om 15.35 uur sluit de Voorzitter de vergadering.

Na de pauze herinnert de Voorzitter er aan dat Harry Happel dit najaar 25 jaar lid van het bestuur is.

Hier na geeft dhr. Deinert een interessante lezing met lichtbeelden over de Bataviawerf en het VOC-schip de 'Batavia'.

Santpoort, 26 november 2002

Voorzitter

Secretaris



## Periodiek DOERAKCLUB scheepsjournaal

*Van de redactie,*

*Op het moment dat ik dit stukje schrijf is het stralend weer en ziet het er naar uit dat de langdurige kwakkelwinter achter ons ligt.*

*Het was even spannend of het schaatsevenement, de Friesche Elfstedentocht, weer eens verreden kon worden maar helaas.....Het ijs is aan het verdwijnen en de boten achter ons huis komen langzaam weer ijsvrij te liggen.*

*Om vast een beetje in de stemming te komen en om u een beetje te laten wennen aan het zeemansleven en met name in de tijd van de V.O.C heb ik dit voorjaarsnummer in dit teken willen plaatsen.*

*Als u de verschillende artikeltjes over onze zeevarende voorouders leest zult u inzien dat er weinig sprake was van de zeebonkenromantiek zoals ons dat op de schoolbanken werd voorgehouden. In werkelijkheid ging het er nogal ruig aan toe. Men leefde aan boord van de zeilschepen onder een straf regime en de werkzaamheden waren niet altijd zonder risico, van een ARBO wet had men nog niet gehoord. De nabestaanden, van de ruim dertig procent van de zeelieden die van een vaak jarenlange reis niet thuisvoeren, kenden ook geen sociale bijstand, hooguit een paar turfjes en wat schamele kost en kleding van de armenzorg.*

*Daarnaast heb ik getracht de gebruikelijke rubrieken die aandacht te geven zoals u dit gewend bent.*

*Ik hoop dat u met veel plezier en aandacht dit voorjaarsnummer zult lezen.*

*Tot ziens op 30 maart in Maarsbergen.*

*Met vriendelijke groet,*

## ==== Keukenmeid ====

Mijn vader, God hebbe zijn ziel, was geen man, die gemakkelijk over iets of iemand een mening ten beste zou geven. Hij was eer geloof ik bang voor iemand een mening ten beste zou geven. Hij was er geloof ik bang voor een discussie uit te lokken en in discussie was hij niet zo goed. Daarom hield hij in zo'n geval maar liever zijn mond.

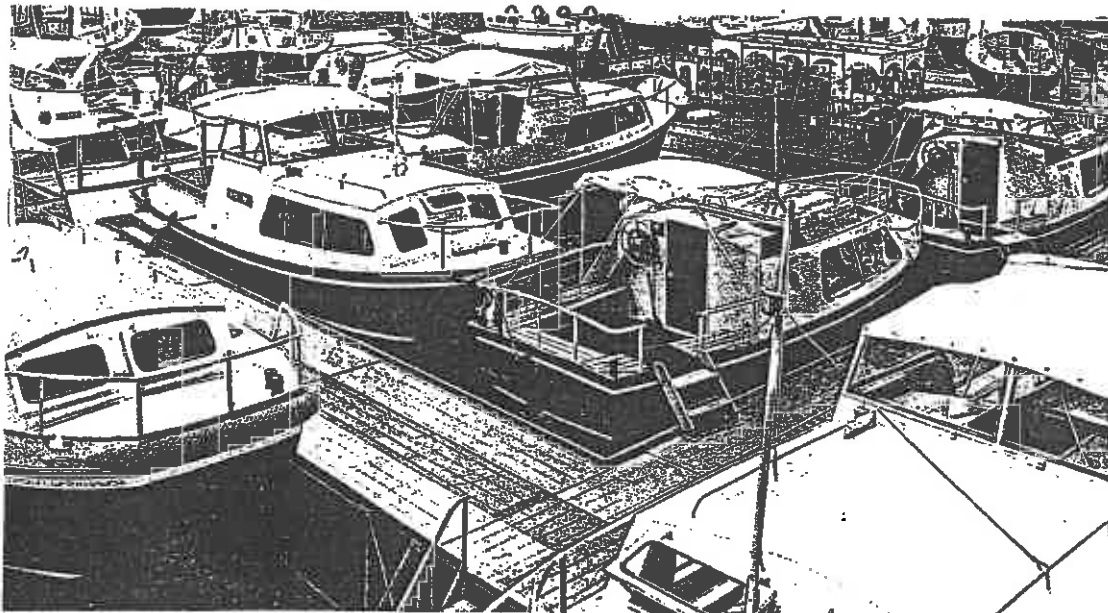
Toch heeft hij mij twee nogal merkwaardige uitspraken nagelaten; die op enkele beslissingen in mijn leven duidelijk van invloed waren een dat wellicht nog wel eens zullen zijn.

Over één ervan gaat dit verhaal. Tijdens een vrolijke plaagpartijtje , waar hij een meester in was en dat de eventuele keus van een mogelijke levensgezellin voor mij behandelde, ineens wat ernstiger: "Jongen, beoordeel een keukenmeid nooit op haar schoonheid".

Ik vond toen, mijn gedachten nog bij die mogelijke levensgezellin hebbend, dat het oog wel wat mocht hebben, waarbij, volgens mij dan, het één het ander niet persè hoefde uit te sluiten. Later begreep ik, dat zijn opmerking ook en wellicht vooral "overdrachtelijk" moest worden gezien.

Het is nu vijfendertig jaar geleden, dat ik op een HISWA tentoonstelling bij hoge uitzondering werd vergezeld door mijn lieve gade, omdat zij een paar echte donzen slaapzakken met beurskorting wilde kopen.

Natuurlijk "deden" we ook de schepenhal en terwijl ik, hoog op een soort steigertje, een machtig zeewaardig zeiljacht stond te bewonderen, zag ik op enige afstand, op een iets lager getimmerde , mijn vrouw staan bij het zowat allerlelijkste, dat ik tot dan toe op botengebied had aanschouwd.



de Doerakstand op de Hiswa in de jaren zeventig

Toen ik mij bij haar voegde, kwam ze juist weer tevoorschijn uit de kajuit, zeggende: "Kijk, zo'n boot zou ik mettertijd wel willen hebben". Ze moet mijn blik van afkeer toen wel hebben opgemerkt, want ze vervolgde: "Nou ja, het hoeft niet meteen hoor".

Ik bezwoer haar, dat ik zoiets lelijks nog niet zou kopen, al kreeg ik er stante pede vijftig procent korting. Maar mijn teerbeminde bleef bij háár standpunt, kreeg een jaar later een erfenisje en de boot werd gekocht,- voor de volle prijs-!

Toen ik enkele maanden later, op een vrijdagavond, met een paar vrienden, naar de Eistawerf in Nederhemert toog om onze nieuw verworven DOERAK in ontvangst te nemen, was ik eigenlijk nog steeds niet van mijn verbazing bekomen, dat ik tenslotte toch voor deze boot gekozen had. En toen ik van de dijk naar omlaag kijkend die gelijkvormige stompkoppen aan het steigertje zag liggen, kwam opeens die keukenmeid in mijn gedachten.

In de vierendertig jaren, die volgden, heb ik heus wel eens gelonkt naar "iets mooiers", maar nooit zag ik iets van gelijke waarde en afmeting, dat me, bij alles wat ik had en houden wilde, ook nog schoonheid leverde.

Dit maakte me immuun voor de kritiek, die zo hier en daar soms plagend werd geuit, maar één keer, toen de vrouwelijke havenmeester van die jachthaven a/d IJssel me, uit pure klantenbinding en totaal ongevraagd, mededeelde, dat ze een DOERAK maar een rot-boot vond en hem daarna "geheel betrouwelijk" tot de laatste verzinkte lasnaad afkraakte, toen kwam het er ongewild bij mij uit. Ik zei: "Ik ben heus niet boos om wat u zegt, mevrouw, maar ik hoop voor u, dat u goed kunt koken....."

Uithoorn, 6 April 2002

PEET SUUR

-0-0-0-0-

## HET WONDER VAN DE LENTE

Een zwoele bries, de lucht bezwangerd van lentegeuren.  
Dit terugkerend wonder, de frisse kleuren.  
De ribes met zijn roze bloementrossen,  
De forsythia bloeit uitbundig geel.  
Lelietjes-van-dalen met hun tere wit en  
Krokussen in alle tinten vervolmaken het geheel.  
De mussen kwetteren en ruziën als vanouds in de beukenhaag.  
Lieveheersbeestjes op zoek naar hun eerste luisje  
verplaatsen zich nog traag.  
Het nestkastje aan de muur  
wordt door een koolmezenpaartje grondig geïnspecteerd.  
In de rulle aarde rommelt de merel, heeft het wormen vangen  
tijdens de strenge winter niet verleerd.  
Mijmerend geniet ik met volle teugen, laat binnen de boel de boel.  
Zo'n eerste voorjaarsdag,  
gekoesterd door het zonnetje geeft een bevrijdend gevoel.

Afgelopen jaar was het 400 jaar geleden dat de Verenigde Oost-Indische Compagnie (V.O.C.) werd opgericht. In het najaarsnummer van 2002 hebben wij in het artikel "vaartuigen" dit feit reeds aangeroerd en heeft u kennis kunnen nemen van aard en soort van vaartuigen waarmee men de wereldzeeën heeft bevaren. Niet alleen de schepen waren in onze ogen redelijk primitief, maar ook de wijze van navigeren en koers bepalen zou in de huidige tijd voor onmogelijk gehouden worden.

De schepen die in vroeger eeuwen uitvoeren waren voor het bepalen van de route afhankelijk van de sterrenhemel.

Door de hoogte van de Poolster te meten kon men de juiste noorderbreedte bepalen. Overdag was de zon behulpzaam bij het bepalen van deze breedte.

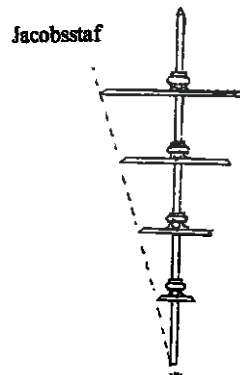
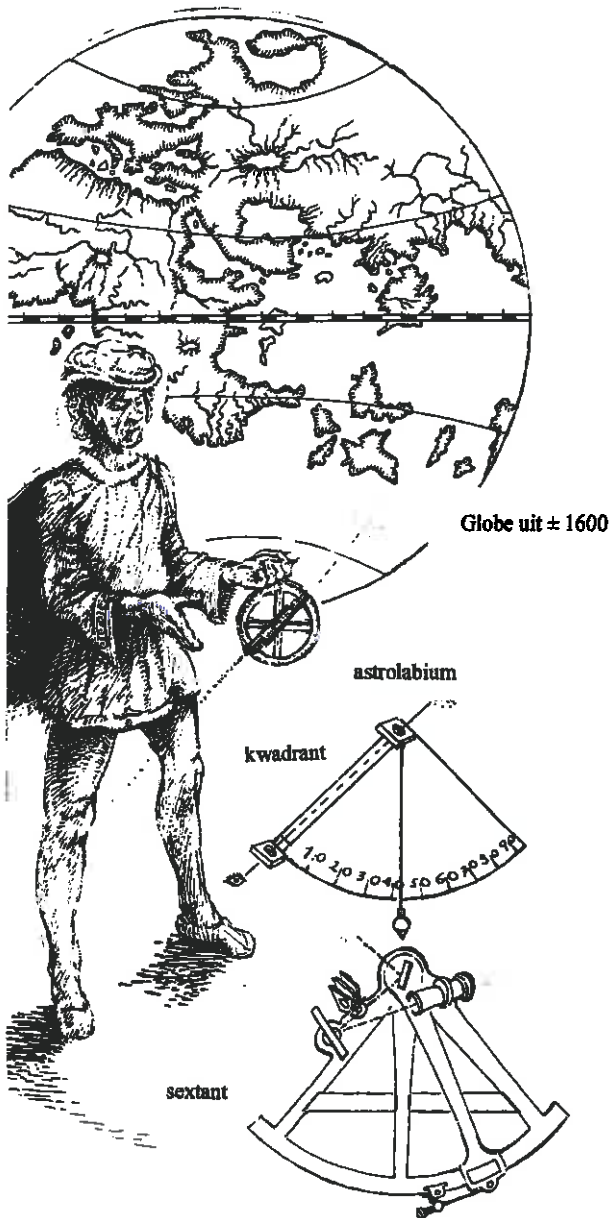
Tijdens de reizen van de V.O.C. schepen werden niet alleen nieuwe landen ontdekt maar werd ook de zuidelijke sterrenhemel in kaart gebracht. Cartografen in dienst van de V.O.C. waren zo in staat om fraaie hemelkaarten te tekenen. Inmiddels was men er al achter gekomen dat de aarde geen platte schijf was maar een ronde bol die om zijn as draaide.

Het gebruik van de sterrenhemel heeft tot in de 20<sup>e</sup> eeuw een belangrijke rol gespeeld. Pas de invoering van de elektronische hulpmiddelen heeft het gebruik naar de achtergrond verschoven, van de huidige verkeersvlieger wordt echter nog verwacht dat hij, in geval van nood, op de sterren kan vliegen!!!

Gelijktijdig met de ontwikkeling van de sterrenkaarten werden prenten van zeilaanwijzingen en zeekaarten gemaakt die, op basis van nauwkeurige waarnemingen, van onschatbare waarde werden geacht. De eerste oceaانvaarders hadden hun handelsroutes vanwege de concurrentie zorgvuldig geheim gehouden. Hun zeekaarten (portolanen geheten) waren meestal in code. Naarmate de oceaانtochten in aantal toenamen verviel de exclusiviteit en steeg de behoefte aan betrouwbare informatie. De Vlaming Mercator en Nederlanders zoals J. Blaeu en L.J. Waghenaar stelden atlanten samen die tot ver in de 17<sup>e</sup> eeuw werden gebruikt. De Engelsen kenden deze kaarten onder de naam "waggoners".

Eeuwenlang was de Jacobsstaf het belangrijkste hulpmiddel bij het positiebepalen. Later kwamen daar de kwadrant, octant en sextant voor in de plaats. Het gebruik van deze instrumenten werd op de toenmalige zeevaartscholen onderwezen door onder andere de Friezen Obbe Sikkes Bangma en Pybo Steenstra.

De Jacobsstaf of graadstok stamt uit de vijftiende eeuw en werd gebruikt om de plaats te bepalen met de zon vooraan. Hij bestaat uit een lange regel met een vierkante doorsnede voorzien van drie, later vier, dwarslatten van verschillende lengte die als schaalverdeling dienst deden en over de regel schuifbaar waren. In de praktijk gebruikte men slechts één dwarslat voor het uitvoeren van een hoekmeting van resp. minder dan 30°, 60° of 90°. De waarnemer houdt de staf met het uiteinde tegen het oog en verschuift de dwarslat tot de onderkant ervan samenvalt met de horizon en de bovenkant met het gepeilde hemellichaam. De gemeten hoek wordt aangeduid op de schaal van de staf en dwarslat. Hoewel deze methode in 1660 werd vervangen door het doen van waarnemingen met de zon in de rug bleef de Jacobsstaf in gebruik tot het begin van de negentiende eeuw.



de voorloper van het sextant

De positie in Ooster- of Westlengte was een stuk moeilijker te bepalen. Hierbij was een zeer nauwkeurige tijdsbepaling van belang. Aanvankelijk werd daarvoor de scheepszandloper (wachtglas of halfuurglas) gebruikt. De tijd die nodig was om het zand van het ene glas naar het andere te lopen was een half uur. Die tijd was  $1/48^{\circ}$  deel van de dag, dus 30 minuten. Het bijhouden van het ene naar het andere glas ging vaak fout, daarom werd per draai van de zandloper een slag op de scheepsbel gegeven. Bij elke nieuwe wacht begon men opnieuw te tellen. Een wacht bestond en bestaat nog uit 4 uur, dus 8 glazen. Tussen elke 2 slagen werd een rust gegeven met een lengte van één slag. Zelfs nu in ons electronisch tijdperk is aan boord van (marine) schepen de mechanische glazen klok in gebruik, de Doerak van uw redacteur is er ook mee uitgerust en werkt nog uitstekend. De slingerklok zoals die door Christiaan Huygens was ontworpen bleek niet geschikt voor het gebruik op een stampend en rollend schip. Door het Engelse Parlement werd in 1714 een prijs uitgelooft van 29.000 Engelse Ponden, voor diegene die het probleem van een juiste tijdsmeting voor het bepalen van de lengtegraad kon oplossen.

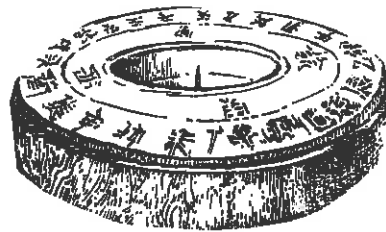
Pas aan het eind van die eeuw bleek John Harisson in staat een zeer nauwkeurige klok te ontwerpen. Vanaf 1735 heeft hij een viertal uurwerken gebouwd. Zijn model uit 1774 bleek nauwkeurig genoeg en hij zijn beloning ontving. Op een reis van drie maanden van Engeland naar Jamaica bleek de klok slechts vijf seconden achter te lopen.



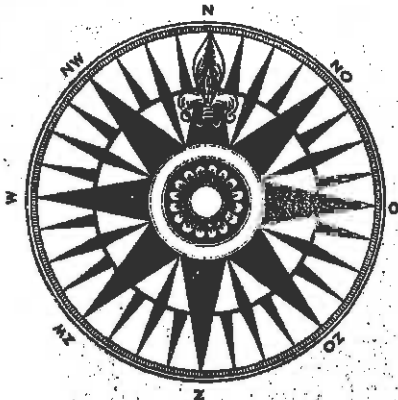
Met de komst van de chronometer met daarbij behorende tabellen was men nog beter in staat op "gegist bestek" te varen aan de hand van de afgelegde afstand (vetheid zegt de zeeman), bepaald door het gebruik van de log verrekend met de drift, verzet en dergelijke. Hiermede werd de praktische kennis van de zogenaamde "astronomische plaatsbepaling op zee" een stuk completer.

Momenteel navigeert men met behulp van satellieten of Decca- en andere systemen en houdt men slechts voor de sport de vaardigheid met de sextant (het sterretje of zonnnetje schieten) bij. Het hanteren van de sextant is overigens voor je ogen een vervelend gedoe en bij zware zeegang een hele klus.

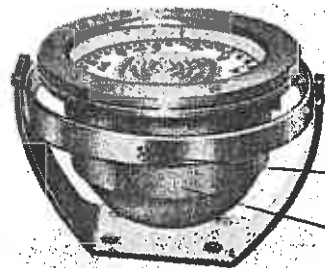
Men was dus instaat de positie van het schip te bepalen en daarnaast aan te geven in welke richting en koers men moest varen om het gestelde doel te bereiken maar op welke wijze bepaal je of je wel de goede kant opgaat?



Chinese zeilsteen



De kompasroos van een scheepskompas is verdeeld in windstreken en graden (360).

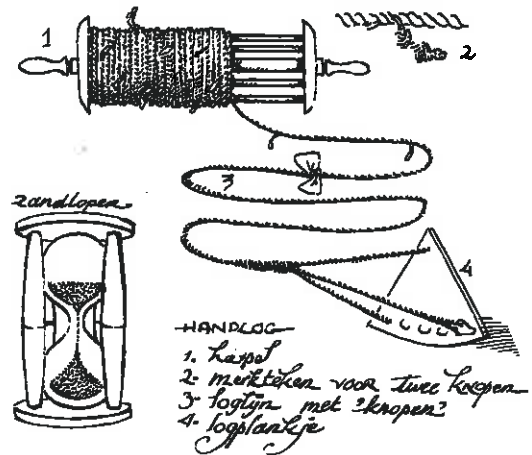


cardanische ophanging  
kompashuis

Bij cardanische ophanging blijft het kompas, ongeacht de bewegingen van het schip, altijd horizontaal.

Met de komst en ontwikkeling van het kompas was de mogelijkheid van koershouden in het bereik gekomen. De voorloper van het kompas was een simpele steen, door de Chinezen zeilsteen genoemd. Men was er achter gekomen dat een bepaalde soort ijzerhoudende erts vrij hangend opgehangen aan een draad zich steeds in dezelfde richting verdraaide. Deze ertssoort werd in de omgeving van de stad Magnesia in Klein-Azië gevonden, de naam magneet is daar van afgeleid. Ook werd duidelijk dat de steen zich in de lengte ongeveer in de richting van Noord-Zuid stelde. Al rap werd de windroos ontwikkeld waarop de windstreken stonden aangegeven. De zeilsteen maakte plaats voor een naald die werd uitgevoerd als een om een verticale spits draaibare ruitvormige magneet. In combinatie met de windroos ontstond de oervorm van het huidige kompas. Het kompas werd in de loop der jaren verbeterd, de kompas naald werd opgehangen in een vloeistofbad waardoor een dempende en rustiger bewegen van de naald werd bereikt. Daarna volgde de cardanische ophanging hetgeen van belang was om de naald horizontaal te houden ongeacht de bewegingen van het schip. Later kwam het gyrokompas van Sperry die het mogelijk maakte dat het kompas zich op de meridiaan instelt en nauwkeuriger kon aanwijzen en dan praten we maar niet eens meer over de huidige elektronische kompassen.

Bij het bepalen van het bestek was het ook noodzakelijk, dat men wist hoe snel het schip zich voortbewoog. Daartoe ontwikkelde men het handlog. In principe bestaande uit op een rol ge-



Loggen volgens dit systeem dateert van ca 1500. Het aantal knopen geeft het aantal zeemijlen aan dat het schip per uur aflegt.

wonde lange lijn (de loglijn) met daarop, met op onderlinge gelijke afstand aangebrachte knopen, en een driehoekig gevormd plankje dat aan het uiteinde van de loglijn was bevestigd. Het plankje ligt tijdens het uitlopen van de loglijn nagenoeg stil in het water zodra het punt A op de lijn wordt bereikt begint de tijdopname, in aanvang werd de bekende zandloper daarvoor gebruikt en later werd de mechanische klok toegepast. Wanneer de lijn na 30 sec. bijvoorbeeld tot de vierde knoop was afgelopen, bedroeg de snelheid van het schip vier knopen ofwel zeemijlen per uur, een zeemijl is  $1/60^e$  meridiaangraad (1852 meter). De ontwikkelingen stonden niet stil en er kwamen instrumenten met een grotere nauwkeurigheid zoals de patentlog die werkte met een roterende logvin die bij het slepen door het water een rotende beweging van de loglijn veroorzaakte. Deze lijnrotatie werd overgebracht naar een aanwijsinstrument aan boord van het schip.

Later kwam het pitotlog, bestaande uit een klein buisje (pitotbuis) en onder het schip gemonteerd met de kleine opening naar voren gericht. Variërende vaarsnelheden veroorzaken verschillende waterdruk in de pittotbuis die op hun beurt weer op een instrument in knopen de snelheid en afgelegde weg kunnen aangegeven.

Daarnaast kennen we allemaal wel de huidige V.D.O. logmeter die gevoed wordt door een klein tolletje, gemonteerd onder het schip. Met dit instrument zijn wij in staat de snelheid, de gemiddelde snelheid en het totaal afgelegde zeemijlen af te lezen. Ondanks de technische vooruitgang en het verdwijnen van de loglijn, blijven we nog steeds praten over de snelheid in knopen.

Werd door de uitkijk land in zicht geroepen was het zaak om te weten hoeveel water onder het schip stond. Om daar achter te komen gebruikte men het handlood, bestaande uit: een lijn met merktekens vaders genoemd met een onderlinge afstand van 1 vadem (1 vadem is 6 voet of 1,8288 meter). Aan het uiteinde van de lijn was het lood bevestigd dat men op de bodem liet zakken. Aan de onderzijde van dit lood was een uitholling waar wat vet werd aangesmeerd waar iets van de grondsoort blijft kleven. Een ervaren schipper kan zich ook daarop oriënteren. De loder "zingt" de diepten uit en wordt, evenals de roerganger om de twee uur afgelost. Hoewel het soms voorkwam dat de loder gezien zijn moeilijke werkhouding en zijn positie op het uiterste puntje bij de boegspriet overboord sloeg en verdronk.



De meeste zeelieden konden niet zwemmen en men ging er vanuit dat, als je overboord sloeg en er niet direct een reddingslijn werd uitgezet, zwemmen alleen maar een kwestie van tijdrekken was en het maar beter was dat je maar zo snel mogelijk door de koude werd bevangen en verdronk!

Dat het in die tijden niet altijd gemoedelijk toeging moge blijken uit de artikeltjes over lijfstraffen, medische verzorging en bijgeloof. Ik raad u aan: bezoek eens één van de vele scheepvaartmusea of breng eens bezoek aan het Planetarium van Eisinga te Franeker.

*Bij het samenstellen van dit artikel is gebruik gemaakt van gegevens uit het boek Zeilen van Arne Zuidhoek, encyclopediën en diverse internetsites.*

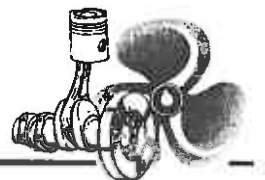
Uw leverancier van :

- 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

### Groningen.

**Delfsail 2003** presenteert een nieuw gezicht. Medio november kwam de nieuwe wervingsposter uit waarop drie bemanningsleden van de Poolse driemaster Dar Miodziery gekleed in Delfsaalkleding zijn afgebeeld. De organisatie van Delfsail 2003 draait momenteel op volle toeren een groot aantal schepen is reeds gecontracteerd. De deelnemers komen o.m uit Colombia, Polen, de Oekraïne, Noorwegen en Brazilië. De manifestatie wordt gehouden van 10 t.e.m. 14 juli.

**Veendam** heeft een nieuwe brug over het A.G. Wildervanckkanaal. Op 9 januari van dit jaar werd de brug feestelijk geopend en verving de oude enkelsporige draaibrug uit 1960.

Hierdoor kan het watersporttoerisme weer op gang komen. In de toekomst zal het verlengde van het kanaal richting Teer Apel ook bevaarbaar gemaakt worden

### Friesland.

De **Turfroute** wordt nog vóór het vaarseizoen van 2003 op diepte gebracht. De vaargeul wordt tot op een diepte van 1.10 m uitgebaggerd. Om schippers te attenderen op ondiepten buiten de vaargeulen worden borden geplaatst. Bovendien worden er aparte kaarten vervaardigd. Voorts zal de in het water gegooid rommel (fietsen e.d) zoveel mogelijk opge-dregd worden. De vaarweg naar de vernieuwde passantenhaven van Oldeberkoop wordt in dit plan ook mee- genomen.

Op de **Marrekrite** aanlegplaatsen gaat men de afvalcontainers in een groene schutkleur schilderen en in de grond wegwerken. Zoals bekend, beheert de Marrekrite tientallen afmeerplekken waar men gratis maximaal drie dagen achtereen mag afmeren. Wilt u de Marrekrite steunen? Schaf dan de jaarwimpel aan, een keer overnachten in een jachthaven kost meer!!! Daarnaast blijft de Marrekrite strijden voor het afschaffen van de bruggelden in heel Friesland

De jachthaven van **Oudega** wordt dit voorjaar opgeknapt. De steigers en meerpalen worden vernieuwd. De haven heeft plaats voor 110 boten.

Volgend jaar wordt een start gemaakt met de verbetering van de vaarroutes in de **Zuidwest -hoek** van Friesland. Er worden twee routes aangepakt: die van Sneek naar Stavoren en de route Galamadammen naar Balk. Hierbij staan drie aquaducten gepland: bij de Jelteloot, de Galamadammen en de rondweg om Woudsend. Bij het opwaarderen van deze vaarroutes is niet alleen gedacht aan het water dat verbreed en uitgediept zal worden maar ook aan het verbeteren van de recreatieve voorzieningen. In 2011 moet alles klaar zijn en heeft dan totaal € 350 miljoen gekost.

**Hindeloopse** haven wordt weer in zijn oorspronkelijke staat teruggebracht. Met de aanleg van de nieuwe jachthaven in 1970 is vanuit de oude haven een doorsteek gemaakt en was de oude haven zijn oude glorie verloren. Men wil weer terug naar de situatie van 1930 toen er nog sprake was van een Zuiderzeehaven. Bij storm werden de schepen door de sluis naar binnen geschut. Bij vloed werd afgemeerd aan de Lange Brug, de bemanningen moesten dan via een ladder op de hoger gelegen brug komen. Het project dat ca. € 1.250.000 gaat kosten zal in 2004 van start kunnen gaan

**Boarnsterhiem** bruggeld vrij ! In 2002 waren de bruggen in Weargea, Aldeboarn (drie stuks), Akkrum / Nes ( twee stuks) en de Heerenzijlbrug aan de beurt. In 2004 volgen de bruggen in Akkrum, Boarnsterhiem en Warten. Door het afschaffen van het bruggeld van de Heerenzijlbrug zullen schepen niet meer omwille van bruggelden gebruik maken van de Zandslootbrug en dus van het druk bevaren Prinses Magrietkanaal.

**Bolsward** heeft grootse plannen. Er komen een nieuwe jachthaven, meer aanlegplaatsen en meer gelegenheid voor rondvaartboten. Daarnaast wil men de bruggen verhogen of beweegbaar maken en de bestaande grachten verlevendigen. Dit project, onder de naam Waterplan

Bolsward, is geraamd op € 3.300.000 en wordt binnenkort in de gemeenteraad besproken.

### Overijssel.

Bij het Diamantenbolwerk in **Hasselt** met 65 te bouwen appartementen komt een nieuwe passantenhaven. In de haven is ruimte voor ca. dertig boten waarvan acht afmeerplaatsen voor de toekomstige eigenaren van de woningen die aan het water komen te staan. Onder het bolwerk is het water sterk vervuild als gevolg van slibvorming vanuit het Zwarte Water. De aanleg van de haven kost € 500.000, de bodemsanering gaat € 200.000 kosten.

In **Zwolle** komt een nieuwe passantenhaven bij het Maagjesbolwerk. In de nieuwe haven komt ruimte voor zo'n veertig recreatievaartuigen die aan drijvende steigers kunnen afmeren. Doordat de haven wordt uitgediept is afmeren bij laag water ook mogelijk. De totale kosten zullen € 730.000 bevragen.

**Sail Kampen** dat in April 2003 gehouden zou worden is afgelast. De sanering van een gemeenteplein in de binnenstad alsmede de dijkverzwaring van Kampen-Midden zijn een te grote belemmering voor het te houden festijn.

### Flevoland.

**Lelystad** is de pinksterdagen van 7 t.e.m. 9 juni 2003 het domein van de bekende Doerakclub. Deze club van Doerakschippers viert dan haar zevende lustrum en komt bij elkaar in de jachthaven Lelystad Haven. De deelnemers wordt een gevarieerd programma aangeboden. Zie voor nadere informatie en de uitgebreide routeomschrijving elders in dit blad maar weet wel, vol is vol!!!!

Het aquaduct **Veluwemeer** is in januari geopend. Dit betekent dat de recreatievaart voortaan niet meer via de nauwe Hardersluis hoeft te varen maar de oeververbinding tussen Zeewolde en Harderwijk via het aquaduct kan passeren.

### Utrecht.

Langs de Hollandse IJssel bij **IJsselstein** komt een jachthaven voor ruim tweehonderd boten. Daarnaast is een ruime winterstalling en restaurant gepland. Realisatie zal dit jaar plaatsvinden en dan wordt de Marnemoende realiteit.

### Noordholland.

De Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR) verzorgt voortaan de centrale brugbediening van de Vechtbrug en de sluisbrug over de Nieuwe Wetering in **Nieuwersluis**, de brug over de Gaasp bij **Driemond** en de brug over de Vecht bij Nigtevecht.

De procedure van de brugbediening is eenvoudig, via kanaal 20 op de marifoon kan men zich melden, of d.m.v. een drukknop. Het kan ook per telefoon 0294-231964 voor de twee bruggen in Nieuwersluis, via 0294-251209 voor de brug in Nigtevecht en op nummer 0294-412493 voor de brug in Driemond.

WSV De Zeemeermin te **Weesp** gaat zelf de steigers van haar jachthaven aan de Vecht vernieuwen.

Stremming sluis **Muiden** voorlopig van de baan. In verband met renovatie zou de sluis in het seizoen 2003/2004 voor negen maanden afgesloten worden. Dankzij een stevige lobby door

de KNMV en Hiswa is de stremming eind dit jaar van de baan en wordt er gezocht naar een andere oplossing voor de renovatie.

### Zuidholland.

In **Hellevoetsluis** worden de jachthavens uitgebreid naar totaal tweehonderd ligplaatsen. Deze uitbrei –ding is een onderdeel van het project Cape Helius en ligt aan het Haringvliet tegen de historische vesting van Hellevoetsluis. Er komen recreatiewoningen en luxe royale appartementen die een impuls moeten geven aan de toeristische ontwikkeling in het Helius havengebied waar nu reeds drie jachthavens en een zeilschool zijn gevestigd.

### Zeeland.

De Oliegeul in de **Oosterschelde** blijft gedurende het tijdvak van 1 april tot 1 oktober voor de recreatievaart gesloten. De watersportvereniging Burghsluis heeft gedurende twaalf jaar tegen dit besluit van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij zonder resultaat geprocedeerd en heeft de beroepsmogelijkheid verloren. Het ministerie blijft van mening dat de Oliegeul gesloten dient te blijven i.v.m. de rust voor de zeehondenpopulatie **Schouwen-Duiveland** gaat dit jaar voor een bedrag van € 900.000 de gemeentelijke jachthavens renoveren. De havens van **Den Osse, Burghsluis, Brouwershaven en Zierikzee** komen hiervoor in aanmerking. Het bedrag is echter niet toereikend want men wil ook in **Zierikzee** de Nieuwe haven uitbaggeren waarmee al € 300.000 gemoeid is, ook de kademuuren moeten grondig aangepakt worden. Daarnaast mankeert het nodige aan de sluisconstructie in de jachthaven van **Brouwershaven** De totale kosten zullen dan op € 1.400.000 komen, wanneer dit aanvullende bedrag op tafel komt is nog niet duidelijk.

## ==== Konvoovaren naar Lelystad ====

Beste Doerakkers,

Op 7-8 en 9 juni vieren we ons lustrum in Lelystad. Wie het leuk vindt kan met ons vanuit Den Biesbosch in konvooi meevaren naar Lelystad of onderweg aanhaken.

We vertrekken op dinsdag 27 mei vanuit Hank (Biesbosch) om op ons gemak via Gorkum-Merwedekanaal – Utrecht - de Vecht om bij Muiden het Gooimeer over te steken naar Almere en dan door de polder over de Lage Vaart naar Lelystad te varen. We gaan daar een MOOI FEESTJE bouwen. Met een heel stel gezellige Doerakkers toch?

Na de lustrumviering zijn we van plan om door te varen naar Friesland en Groningen ook daarbij kan men aanhaken.

Op de ledenvergadering kunnen we met eventuele belangstellenden nader overleggen.

Met vriendelijke groet,

Jan Pennings, schipper van de Leeuwerik.  
Tel. 0162-402481

## Met de boot de natuur in.

Als bootbezitter zijn we veel in de natuur. We houden van rust en ruimte om ons heen. Op het water is dat best nog veel te vinden in Nederland. Toch is er in ons land veel te doen om de natuur te behouden. We leven met heel veel mensen op een klein stukje grond. Nu is dat hetgene wat ik eens wil aankaarten. Wat hebben wij nu gevonden om een steentje bij te dragen.

Het meenemen van ons eigen vuil is natuurlijk iets wat we altijd doen. Om hierover wederom te praten is natuurlijk overbodig en dat wil ik dan ook niet doen. Wat wel?

Welnu wij willen de egels in ons land een handje helpen. De egel is een beschermde diersoort. In ons land worden de dieren toch wel heel veel met de mens geconfronteerd. Dit betekent dat we eigenlijk in harmonie met de dieren samen moeten leven. Soms is het echter niet zo mooi als dat lijkt. Het is natuurlijk niet alleen de mens die voor tegenslag zorgt bij de dieren. In het geval van de egel zijn er ook natuurlijke factoren die van invloed zijn. Hieronder volgen enkele voorbeelden:

- Een egel rolt zich bij gevaar op. Goed tegen belagers in de natuur maar fataal met de vele auto's in ons land. De egel wordt zo platgereden.
- De egel houdt een winterslaap. Als tijdens deze winterslaap er overstromingen zijn in het gebied waar hij leeft zou het egelnest wel eens kunnen overstromen. Dan verdrinkt de egel omdat hij in winterslaap is. De levensfunctie's nemen tijdens de winterslaap af tot een minimum. Daardoor kan hij niet snel genoeg op het water reageren. Hij kan echter wel goed zwemmen.
- Nieuwe woonwijken die gebouwd worden kunnen de egel natuurlijk ook verdrijven.
- Het gebruik van vele soorten gif. Dit niet alleen in de landbouw. Wie heeft er nu nog nooit slakkengif gestrooid.

Nu, wat doen wij eigenlijk?

- Wij helpen jonge, te kleine egels de winter door. Dit zijn egels die niet aan de winterslaap zijn begonnen en vervolgens door de mens gevonden, veelal in een slechte toestand. Deze egels zijn in de steek gelaten door de moederegel. ( de moeder kan onder een auto gekomen zijn, verdronken zijn in snelstromend water, ten prooi gevallen, enz.)
- Wij helpen gewonde egels de winter door. Deze zijn ook niet aan de winterslaap begonnen omdat nadat ze genezen waren het al te koud was om ze terug te zetten. ( gewond geraakt door: aangevallen door een grote hond, aangereden door een auto, verstrikt geraakt in prikkeldraad, enz.)
- Zieke egels. We kunnen denken aan vergiftiging maar ook aan een oorzaak die in de natuur te vinden is. Een egel kan nl. onder teken, mijten of ander ongedierte zitten. Ook kan hij wormen eten die een parasiet bij zich dragen. Ook zijn ze gevoelig voor longontsteking. Indien we op tijd zijn kunnen al deze aandoeningen genezen worden.



Indien het te laat in het jaar is en de vorst is reeds gevallen, kunnen de egels niet meer terug in de natuur gezet worden. Ze kunnen zich dan niet meer voorbereiden op de winter en zullen zeker de winter niet overleven. Nadat de egel behandeld is in het egelopvangcentrum kunnen deze egels op krachten komen in een afgesloten tuin. Na de winter, of als het al zomer is direkt want egels worden het hele jaar door gevonden, kunnen ze terug in de natuur gezet worden. Welnu dit laatste stuk van de verzorging is nu wat wij kunnen doen. Hieronder volgt daarover wat uitleg.

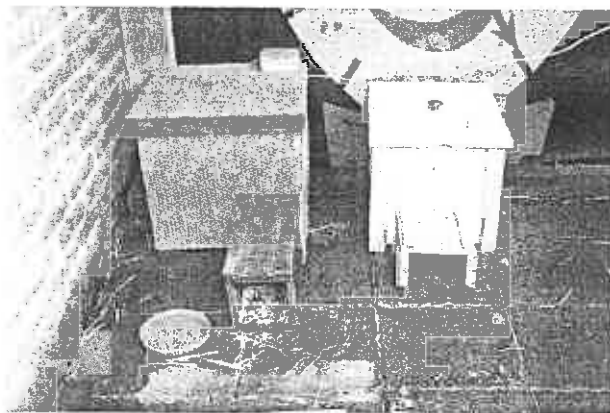
1. We moeten de tuin rondom zo afzetten dat de egel er niet uitkan, hij loopt nl. gewoon los in de tuin rond. In de praktijk is dit bij de meesten van ons niet zo ingrijpend daar de meeste mensen tegenwoordig toch wel een schutting of andere afgrenzing van de tuin hebben. Is dit niet het geval dan is een afbakening van ongeveer 40 cm. hoog al voldoende om onze vriend te behoeden dat hij wegloupt. Het hoeft natuurlijk niet de gehele tuin te zijn, een afgesloten deel, ongeveer 10 vierkante meter, is ook al voldoende. Hierin moeten twee hokken komen te staan. Er is een slaaphok nodig en een voerhok. Het maken van deze hokken is beslist voor een boot-doe-het-zelver geen probleem. Wij konden ze zelfs bij het egelopvangcentrum kopen voor amper € 12.00. Een egel graaft een beetje en hij kan goed klimmen. Daar dienen we dus rekening mee te houden.



De krachtige voorpoten van een egel.

2. Zijn slaaphok is gevuld met stro. Op de bodem liggen kranten. Dit hok is zijn hok. Wij mogen daar absoluut niet inkomen, hierin slaapt hij overdag. De egel is nl. een nachtdier. Het voerhok dient om te eten. Dit hok wordt dagelijks aangeveegd, en er wordt nieuw voer ingezet. Hij eet gewoon kattenbrokken. Buiten het hok staat ook een waterbakje. Het voerhok is een kaal leeg hok zonder stro of iets anders. De verzorging gebeurt overdag.
3. 's Avonds als hij vrij rondloopt mogen we hem niet storen. Wel kunnen we op gepaste afstand hem rond zien lopen. Het is een grappig, een beetje prehistorisch beestje.

Links zijn slaaphok, rechts het voerhok.



4. Als laatste het mooiste van alles wat eigenlijk het moeilijkst is , het afscheid. Als het tijd is om hem terug te zetten zien we dat wij wel wat bevoorrecht zijn. Juist wij kunnen met onze boot daar komen waar weinig mensen zijn, geen wegen lopen, kortom daar waar alleen natuur is. De egel kan daar verder leven. En als we later weer eens ergens liggen met de boot en wat geritsel horen kan dat best onze vriend zijn die dankzij ons daar leeft. U ziet, op deze wijze helpen wij de natuur een handje mee. Dit op een manier die erg leuk is en voor een ieder van ons best te doen. Hoofdzakelijk is opvang nodig tijdens de wintermaanden, we zijn 's zomers dus vrij. Het enige wat nodig is, is een tuin waaruit de egel niet kan weglopen. Dit kan overal zijn, zelfs midden in de stad.
5. Het meehelpen aan het behoud van de natuur kan op deze wijze misschien wat dichterbij ons gelegd worden. Genieten van de boot en de natuur kan zo heel goed samen gaan. Iedereen kan op zijn/ haar wijze hierin bijdragen. Het hoeft natuurlijk niet altijd op deze manier. Wij doen aan egelopvang maar er zijn vele manieren denkbaar. We kunnen zelf actief ergens aan meedoen. Ook kunnen we een instantie steunen, dit met daad, materiaal of geld.

Ik wilde dit ook eens met u delen. Vertellen wat allemaal wel en niet mag met afval in de natuur is ons allemaal onderhand wel bekend. Dit vinden we overal dagelijks terug. Dat we echter ook op andere manieren kunnen helpen is iets waar we vaak niet aan denken. Het is juist aan ons om te laten zien dat boten en natuur heel goed samen gaan. Misschien dat er op deze wijze wat meer begrip komt, dat die bootjes niet alleen overlast bezorgen maar dat ze bijdragen aan onze samenleving. Dit is zeker ook een goed bijverschijnsel van het werk wat wij, en de vele vrijwilligers van de egelopvang doen. Er is altijd wel een egelopvangcentrum bij u in de buurt. Om ze allemaal op te noemen is wat veel. Hieronder vind u het adres van het opvangcentrum bij ons. Als u hun opbelt kunnen ze u altijd verder helpen. Ook andere steun kunt u eventueel geven.



St. Egelopvang  
 Lavadijk 297  
 4706 KZ Roosendaal  
 Tel. 0165 559445  
 Bankrek.nr. 545198151

Werken in en voor de natuur. Een mooie manier om in de winter toch bezig te zijn met datgene waar we zoveel om geven. Wij doen dit d.m.v. egelopvang. Wij wensen u een mooi vaarjaar. Vriendelijke groeten van,

Willy , Marian , Linda Heeren.

Motorboot " De Wilmar "

## Ons egeltje kan er weer tegenaan.

Het was een hoopje ellende,  
Het egeltje zoals we deze het eerst kende.  
In de steek gelaten door de natuur,  
In een omgeving koud en guur.  
Verlost door een helpende mensenhand,  
Is er nu niets meer aan de hand.  
Er is wel een winter aan voorbijgegaan,  
Maar we hebben het graag gedaan.  
Verzorgd met liefde,  
Alles gegeven wat hij beliefdde.  
We hebben zelfs een hok voor hem gebouwd,  
Zo had hij het niet meer koud.  
Ook hebben we hem eten en drinken gegeven,  
En mochten we veel met hem beleven.  
Onze tuin hebben we afgezet,  
Alle planten heeft hij geplet.  
Vrolijk liep hij de hele winter rond,  
Liet hij z'n sporen achter op de grond.  
Snuffend en gravend,  
Zoekend als een arend.  
Onze tuin was zijn huis,  
Wat hij bewaakte als een kluis.  
Na goed gegroeid te zijn,  
Voelde hij zich weer fijn.  
Het was weer tijd voor de vrijheid,  
Volledig voor de natuur voorbereid.  
Een leven opnieuw aan hem gegeven,  
Zal hij nu weer gaan beleven.  
Zo kan hij er weer tegenaan,  
Dankzij al die vrijwilligers die er voor klaarstaan.

Dankzij de vrijwilligers van de egelopvang is het mogelijk om kansloze egels terug in de natuur uit te zetten. Hiermee helpen ze de egel populatie in Nederland welke door de toename van de bevolking soms ernstig onder druk komt te staan. Hiervoor zijn geld en vrijwilligers nodig. Het is aan U om te zien hoe U ons daarmee kunt helpen.

Willy Heeren  
Dragonberg 44  
4708 DV Roosendaal  
tel. 0165 - 560318

## EEN DYNAMISCHE TOCHT DOOR EEN DYNAMISCHE STAD

*Rotterdam is een stad met vele gezichten. Varend, met onze Doerak, door Rotterdam zie je veel van die gezichten vanaf het water. Een tocht vol contrasten.*

Het eerste gezicht dat we van Rotterdam zien als we de stad vanuit Delft naderen is een landelijk gezicht. Het is stralend weer, we hebben de

kuiptent opgerold en de ramen neergeklapt zodat we een onbelemmerd uitzicht hebben. Aan de ene kant ligt de oude dorpskern van Overschie, aan de andere kant een groene weide. In de scherpe bocht in de Schie is het op doordeweekse dagen altijd even uitkijken geblazen want dan is er hier vrij veel beroepsvaart. Vorig jaar waren we hier getuige van een ruzie tussen twee binnenvaartschippers die elkaar klem hadden gevaren en elkaar vanuit het gangboord voor rotte vis (en erger) uit stonden te maken. Vandaag gaat het er, zoals meestal, vreedzaam aan toe.

Als we onder de antieke *Hoge brug* door zijn gevaren merken we dat we in een grote stad terecht zijn gekomen: flats en industrieterreinen verschijnen langs het water. Dit saaie stuk

gaan we maar even wat sneller.

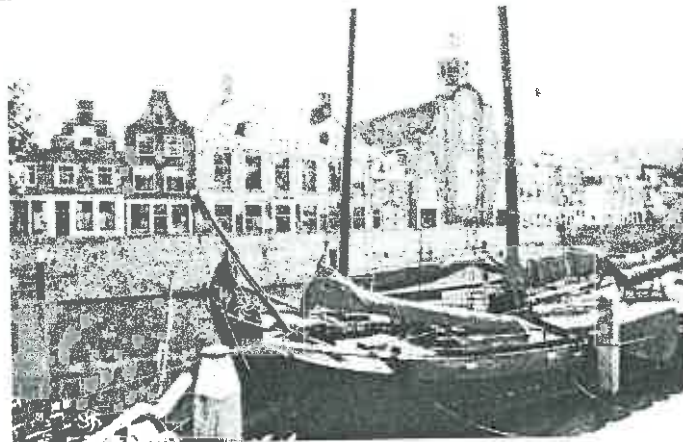
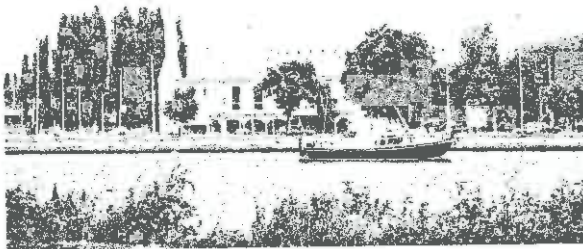
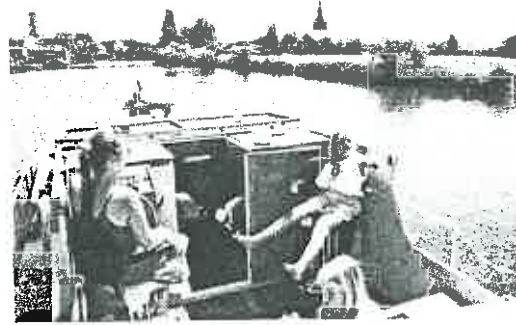
Al gauw varen we tussen wat de Rotterdammers de 'Gouden Kooi' noemen (een oranjekleurige gevangenis) en de beroemde Van Nellefabriek door en zien dan tot onze verrassing dat er op de linkeroever een moskee verrezen is. Hij is nog maar net uit de steigers en het goud op de torentjes blinkt ons tegemoet. Het is duidelijk dat we het 'multi-culti' gedeelte van de stad naderen.

Een stukje verderop zien we iemand die in zijn

achtertuintje staat te barbecuen. Hij heeft langs de hele tuinmuur een enorme rij barbecues naast elkaar staan en loopt al vlees omdraaiend van de één naar de ander. Glunderend zwaait hij naar ons.

Waar de Schie in de Coolhaven overgaat ligt Delfshaven, ooit de haven van Delft zoals de naam al zegt. Omdat dit een van de weinige echt oude stukjes stad is kunnen we het niet laten om even onder de Piet Heinbrug door te varen. Piet Hein, de beroemde veroveraar van de Zilvervloot, is in Delfshaven geboren.

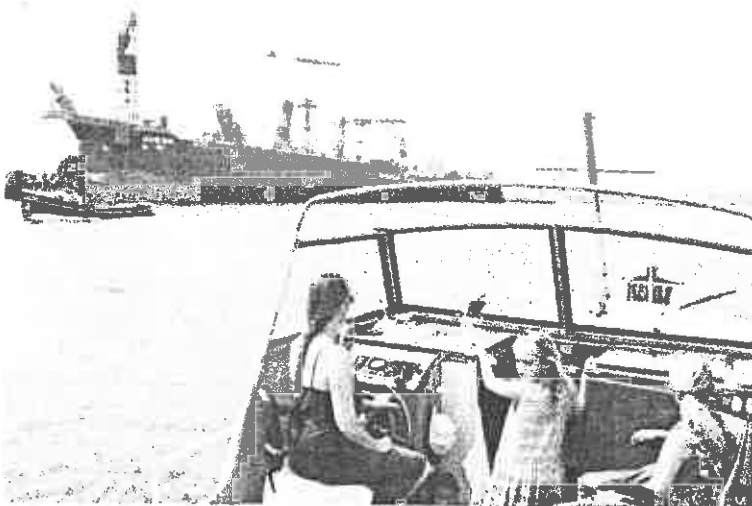
Langs de kades zijn aanlegplaatsen voor passanten te vinden. Veel van oude gevels van Delfshaven zijn nog intact al zitten er nu musea, galeries en cafés of restaurants waar vroeger destilleerderijen en pakhuizen waren. Hierdoor kan je als passant wel vlak bij je boot een tentoonstelling bezoeken, heerlijk eten of een terrasje pikken. Wij varen vandaag echter verder.



de

## De Maas op

Onder toezicht van de Euromast schutten we in de Parksluis. Vandaag is het erg rustig op de Maas. Er staat haast geen wind en ook de hoeveelheid beroepsvaart valt mee. Toch zijn we



maar een klein notendopje op de grote rivier, zeker als we langs een afgemeerd zeeschip varen. Met de vloedstroom in de rug varen we met een flinke vaart langs het meest spectaculaire gezicht van Rotterdam: het zicht op Rotterdam. Kriskras steken watertaxi's over.

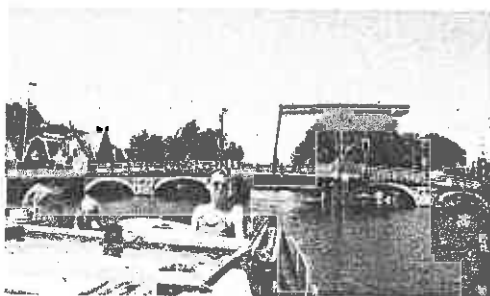
Even later liggen we in de City Marina. Direct aan de haven is, naast een grote hoeveelheid restaurants uit alle windstreken, een uitgebreid winkelcentrum.

Ook kun je hier vandaan gemakkelijk naar de stad, lopend over de Erasmusbrug of met de metro die hier vlakbij vertrekt.

De volgende ochtend varen we via de Parksluizen naar de Rottemeren. Als we over het Noorderkanaal de Bergsluis naderen varen we tussen lange rijen woonboten door. Na de sluis verandert het karakter van het kanaal sterk. Aan de stuurboordkant lijkt het bijna landelijk van sfeer met een jaagpad en hoge bomen. De bebouwing is niet ver weg maar daar zie je niet veel van door de begroeiing. Aan de bakboordkant raast het drukke verkeer over de A20 op een paar meter afstand voorbij. Daarachter ligt de spoorlijn Rotterdam-Utrecht.

Na een paar vrij lage bruggen draaien we de Rotte op. Hier keert de landelijkheid weer echt terug. De nabijheid van een grote stad blijft echter nog wel zichtbaar want achter boerderijen en molens rijzen af en toe hoge flats op van de wijk Ommoord. Ter hoogte van Bergschenhoek weet je even niet wat je ziet: vlak naast de Rotte verrijst een enorme berg uit de diepgelegen vlakke polder, compleet met skiërs en skiliftjes...

## Vaarinformatie



De door ons gevaren route heeft als maximale doorvaarthoogte 2.40m door de beperkte brughoogte op het Noorderkanaal. De route Delft naar de Parksluizen heeft geen beperking in doorvaarthoogte want alle bruggen zijn beweegbaar.

Voordat je De Maas opgaat is het raadzaam om een aantal zaken 'zeevast' te zetten want op de Maas kan het wel eens behoorlijk te keer gaan, zeker als wind en stroom tegen elkaar ingaan. Ook de vrachtschepen en

rondvaartboten maken nog wel eens flinke golven. Daarom is het raadzaam om van tevoren even de brandstoftank af te tappen om eventueel water of vuil eruit te halen, want door de golfslag gaat dit zweven in de tank en dan kunnen de brandstoffilters verstopt raken. Toervaarders die, komend vanuit richting Gouda, opzien tegen varen over de Nieuwe Maas kunnen Rotterdam ook binnendoor bereiken via de Ringvaart van de Zuidplaspolder en de Rotte. Deze route is niet vlot maar veel rustiger, wel is er een beperking qua doorvaarthoogte en diepgang: resp. 2.40m en 0.90m.

Geschreven door Frank Koorneef

-0-0-0-0-0-

## ===== Overpeinzingen =====

Zo rond de jaarwisseling kan een mens soms tot filosofische, satirische en of sarcastische gedachten komen, we hebben een aantal voor u verzameld.

Bij vlagen ben ik geniaal..... Helaas zit ik nu in een windstilteDat er intelligente buitenaardse wezens bestaan wordt feilloos bewezen door het feit dat zij nog geen contact met ons aardbewoners hebben willen nemen.

De doorsnee hedendaagse vrouw heeft twee problemen: ze heeft niets om aan te trekken en ze heeft geen kasten genoeg om het allemaal op te hangen.

De maatschappelijke ladder reikt voor de meeste mensen niet verder dan een keukentrapje.

De medische wetenschap heeft nog steeds geen doeltreffend vaccin gevonden tegen de besmettelijkheid van het gapen.

Een decolleté is als de zon: je mag er wel náár kijken maar je moet er niet in starenHet is niet erg als u hier rookt, als u de rook dan maar niet uitblaast.

Het leven is als een neus. Je moet er uithalen wat er in zit

Het was mijn bedoeling slapend rijk te worden, ik kon echter de slaap niet vatten.

Ik ben nog steeds vrijgezel. Mijn schoonmoeder kon helaas geen kinderen krijgen.

Is dit beleid of is hier over nagedacht?

Sommige mensen overdrijven nooit, ze herinneren zich alleen de dingen groot.

Wie salarisverhoging krijgt vanwege zijn goede prestaties is dus geruime tijd onderbetaald.

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

Geld praat, rijkdom fluistert.

Je bent onbetaalbaar, daarom verhogen we je salaris niet meer.

Van sommige mensen kan ik niet begrijpen dat zij van miljoenen zaadjes de snelste zijn geweest.

Achter elke succesvolle man, staat een stomverbaasde schoonmoeder.

Uit recent onderzoek gebleken: treinen rijden niet op tijd, maar met vierkante wielen op een gladde rails.

Na regen komt regent, kijk maar in het woordenboek.

Niet storen, ik ben al gestoord genoeg.

De emancipatie van de vrouw houdt op wanner haar auto het begeeft.

Bij IT-ers gaat alles automatisch, maar niets vanzelf.

Wie zijn billen brandt mag blij zijn dat hij niet andersom stond!

Manager bij een peptalk: afgelopen jaar stonden we aan de rand van de afgrond maar sindsdien hebben wij een grote stap vooruit gemaakt.

De misdaad is al georganiseerd. Nu de politie nog.

Geloof je in liefde op het eerste gezicht, of moet ik nog eens langslopen?

Van geld dat we niet hebben kopen we dingen die we niet nodig hebben om indruk te maken op mensen die we niet mogen,

Computerlogica: druk op start om af te sluiten.

Niets is zo eerlijk verdeeld als het verstand, iedereen denkt er genoeg van te hebben.

Een huisarts weet van veel dingen een beetje. Een specialist weet van een beetje veel. Daarom ben ik een super genie: ik weet van alles niks.

Ik praat niet te snel, je luister te langzaam.

Golfen is knikkeren voor rijke mensen die te lui zijn om te bukken.

Liefde is blind, daarom ziet mij niet staan.

Een voetganger is een automobilist die eindelijk een parkeerplekje heeft gevonden.

Leerstof is een stof die vrijkomt bij het schoonvegen van het schoolbord.

Waar een wil is, is een weg. Helaas is mijn weg wegens werkzaamheden afgesloten.  
Er zijn mensen die denken dat zij denken, maar dat denken ze maar.  
Als werken goed was, hadden de rijken het niet aan de armen overgelaten.

U kunt op bovenstaande uitspraken op verschillende manieren reageren: u haalt de schouders op en denkt "wat een onzin", of u moet er om glimlachen, of u denkt er zit toch wel wat in.  
Aan u de keuze!!!!

### ===== Test uw kennis =====

Vraag 1. Bij een benzinemotor kan men brand en explosiegevaar het beste tot een minimum reduceren door:

- A. de luiken open te zetten.
- B. een vonkvrije elektrische ventilator onder de motor laten afzuigen.
- C. een enkele ventilatiepijp zo diep mogelijk in de machine kamer aanbrengen.

Vraag 2. Een keerkoppeling dient om:

- A. een trillingvrije verbinding maken tussen schroefas en motor.
- B. de draairichting van de schroefas te kunnen veranderen.
- D. een waterdichte doorvoer van de schroefas te kunnen maken.

Vraag 3. Om hoeveel motoruren moet men de vetspuit of vetpers aan de vetgesmeerde schroefaskoker extra vet toevoegen voor een goede werking.

- A. om de 12 uren.
- B. om de 6 uren.
- C. om de 3 uren.

Vraag 4. Als bij een vetgesmeerde schroefas het binnengland teveel water doorlaat, welke maatregelen moet u dan nemen:

- A. de pakkingdrukker van het binnengland vaster zetten.
- B. extra vet spuiten in de schroefaskoker.
- C. de drukbus van het buitengland aandraaien.

Vraag 5. Welke soort lagers heeft een water gesmeerde schroefaskoker:

- A. bronzen glijdlagers.
- B. kunststof lagers.
- C. stalen kogellagers.

Vraag 6. Het vloeistofniveau van een niet onderhoudsvrije accu moet op peil gehouden worden door zonodig bijvullen met:

- A. accuzuur.
- B. gedistilleerd water.
- C. gekookt water.

Vraag 7. Bij het van boord gaan moet de elektrische installatie :

- A. stroomloos worden gezet.
- B. stroomloos gezet behalve de motor.
- C. stroomloos worden gezet door middel van de hoofdschakelaar.

Vraag 8, Wat zijn A branden:

- A. gasbranden.
- B. kernbranden.
- C. vloeistofbranden.

Vraag 9. Een wierfilter dient om:

- A. te voorkomen dat vuil in het koelsysteem komt.
- B. om het water in een gesloten koelsysteem te filteren.
- C. vuil uit de smeerolie te filteren.

Vraag 10. Als men een buitenboordmotor in een zogenaamde motorbun plaatst moet men er speciaal op letten dat:

- A. de motor voldoende uit zicht is.
- B. Dat de bun voldoende toevoer van buitenlucht heeft.
- C. Dat de uitlaat van de motor boven de waterlijn blijft.

De antwoorden vindt u elders in dit blad.

-0-0-0-0-

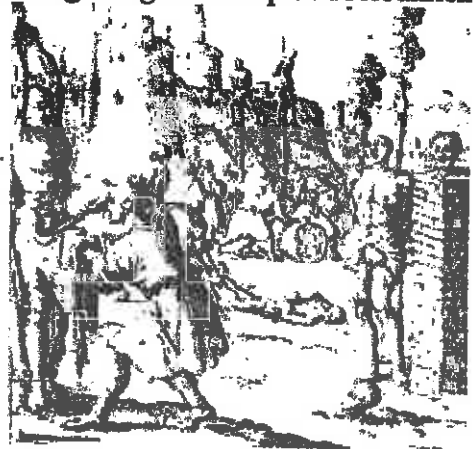
## ===== Straffen aan boord ( 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw) =====

### **De bootsgezel**

Laat ons eerst eens zien wat zo'n matroos, bootsghesel of sapitau moest kennen en kunnen voor hij zijn beste krachten zag betalen met de prinselijke som van ten hoogste vier guldens per maand: Hij moest tientallen ingewikkelde zeemansknopen blindelings en vliegensvlug kunnen leggen - en allemaal op de daarvoor bestemde plaatsen, want als hij bijvoorbeeld een weeflijensteek zou hebben verwisseld met een draaireepsteek dan was hij dadelijk door zijn maats voor koekebakker uitgemaakt. Hij moest de touwen kunnen bekleden. Hij moest uitstekend met verf en (zelf gemaakte) kwasten omgaan, heel wat beter dan het latere "tjetten" dat op de stoomvaart in gebruik kwam. Hij moest hamer en beitel, haalmes en kapbijl kunnen hanteren als een gevorderde timmermansgezel. Hij moest in staat zijn om elk tuigdeel, elke ra en steng te repareren en van breeuwen en "varken" alles afweten. Varken was het met brandend riet en schraapijzers reinigen van de scheepsbodem, een karweitje dat hij b.v. op een reis naar de Oost een paar keer meemaakte. Daarbij en vooral moest hij als een volleerde acrobaat in de ra's kunnen rondspringen. jawel, letterlijk springen, want oud-gasten stelden er soms een eer in om zich zonder van de weeflijnen gebruik te maken van ra tot ra naar beneden te laten vallen, telkens weer af te vangen en de voorstelling te besluiten met een wonderlijke draaisprong die hen nog net in het onderste deel van de wanten liet belanden. Dit laatste behoeften ze natuurlijk niet bij vliegend stormweer te vertonen, dan was ook hun het gebruik van alle veiligheidsmiddelen toegestaan. Die veiligheidsmiddelen waren dan hun handen en voeten en



het vakmanschap dat ze bezaten. Om in een pekdonkere nacht met gierende wind, slingerend schip en neerstriemende regen- of hagelbuien een losslaand zeil te bergen was een toer die heden ten dage in een circus daverend applaus teweeg zou brengen. Buiten al deze vredes-noodzakelijkheden behoorde janmaat ook nog in staat te zijn om schip en leven te verdedigen en dat door middel van kanonnen, musketten, pistolen, enterbijlen, sabels en kortjans. Elk van die wapens had een bepaalde manier om op het best gebruikt te worden en de Nederlandse en Duinkerke matrozen zouden recht hebben gehad om zich daarin Europees kampioen te noemen. Telkens en telkens weer leest men van grote Venetiaanse of Portugese schepen die door een minderheidje werden aangevallen en ondanks hun meerderheid aan geschut en manschap veroverd. Als de druk-bezige zeeman bij alles wat hij al weten moest nu ook nog op de hoogte was van wat wij EHBO zouden noemen, dan verbeterde dat wel de levenskansen van hem en zijn makkers. Een scheepsdokter was namelijk een vrij dure opvreter en schitterde dus op de kleinere schepen wel eens door afwezigheid. Hetgeen ten gevolge had dat men in sommige journalen opgetekend vindt: ... *heeft Iacop Taemesz van Harderwyck sigh de reghterarm wel ellendigh aen een ysere naeghel beseert ende is naedat voors. arm twee daeghen was opgheswollen onder erbarmelyck ghehnyl ghestorven. Godt neeme hem in Seyn hoede.* Wie bij de voortdurende scheepsgevechten een arm of been verloor had ook niet veel kans de wal nog ooit terug te zien. Wie in de Middellandse Zee voer kon zich op zekere dag terugvinden op de roeibanken van een Moorse zeerover - als slaaf! Op dit gebied valt nog een pikant bijzonderheidje te melden: De Moren verkochten hun gevangenen als slaven, de kajuitjongens werden daarbij voor goed geld overgedaan aan de vele homoseksuelen die onder de Afrikanen toen al als volkomen gelijkgerechtigden golden. Maar nadat een Franse dame een nieuwe mode in zwang had gebracht waren ook stevige zeelui van Noordelijke herkomst erg gezocht. Men castreerde hen eerst en verkocht ze dan als slaaf aan Franse en Engelse adellijke dames!

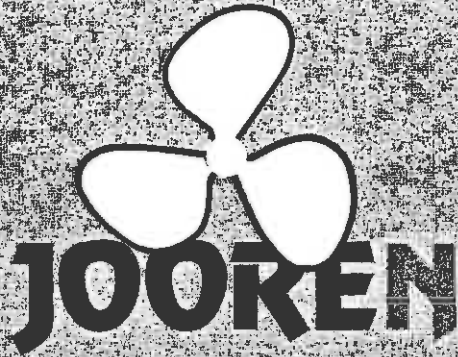


### In de boeien of aan land

Aan boord van schepen werden verschillende straffen toegepast. De lichtste was natuurlijk een berisping, dan een boete van een aantal maanden gage, daarna het in boeien slaan en voor enige tijd opsluiten zo nodig op water en brood. Dan kende men ook het aan land zetten; dit geschiedde in de zeventiende eeuw en nog later op de meest barbaarse wijze. De betreffende werd eenvoudig met een brood en een kruik water op de een of andere, desnoods totaal onbewoonde kust aan land gezet, waar hij dan het vooruitzicht had binnenkort te zullen verhongeren. Nog op het eind van de achttiende eeuw is het voorgekomen, dat matrozen van een Nederlands eskader in de Middellandse Zee met een strop om de nek aan land werden gezet. De gestrafte moest dan, na het ondergaan van de door de krijgsraad voorgeschreven lijfstraf, in een sloep op de voorsteven gaan zitten met de benen buiten boord, waarop naar den wal geroeid werd totdat de riemen de grond raakten. Dan werd de man door de voorste roeier op bevel van de commanderende officier over boord geschopt en kon hij naar den wal zwemmen met de strop om zijn nek en verder zijn heil zoeken.



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

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



## ATTENTIE!

STUUR UW BESCHADIGDE SCHROEF OP!  
(VOORDELIJG 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*

## Ravallen en kielhalen

Het ravallen bestond uit het, meestal met een strop om de nek als symbool, ophijsen van de veroordeelde aan de nok van de ra, die een eind buiten boord uitsteekt, zodat, wanneer het touw plotseling gevierd wordt, de met een stuk steen aan zijn voeten verzwaarde man met een harde plons in het water valt en onder blijft. Hij werd net zolang gesopt tot de schipper meende dat hij z'n les geleerd had. Het kielhalen was een heel wat bewerkelijker methode van straffen. Aan de einden of nokken van de grote ra, die dus een heel eind aan beide kanten buiten het schip uitsteekt, werden blokken bevestigd, waardoor een lange lijn geschoren werd, die onder het schip doorliep. Nu werd de man tot op zijn hemd en onderbroek ontkleed en in een soort loden harnas gestoken, dat hem spoediger deed zinken en tevens beschermde tegen de druk van het water. Daarop werd hij zodanig aan de lange lijn vastgebonden, dat hij op de nagelbank zittende, met de voeten op een korvijnagel rustte, terwijl hij, met de armen uitgestrekt, zich met de handen aan een andere korvijnagel vasthield. Zijn oren werden met watten gestopt en op een van zijn bovenarmen een grote spons gebonden met het doel, dat hij, daarop hard bijtend onder water, weinig zeewater zou binnen krijgen. De man wordt nu tot aan de nok van de ra aan bakboord opgehesen, waarop men hem op een commando van de schipper in het water laat vallen en wanneer hij voldoende gezonken is, lietgeen men aan een merk in het touw kan zien, om vrij van de kiel van het schip te blijven, wordt hij aan de andere zijde onder het schip door getrokken en opgehesen, waar hij dadelijk bij het bovenkomen door de chirurgijn in een sloep langs zij onderzocht wordt en klaargemaakt voor de terugtocht onder het schip. Deze bewerking werd in het geheel twee- of driemaal uitgevoerd, als door de krijgsraad bepaald, waarna gewoonlijk nog een tuchtiging van zoveel slagen volgde. Het eigenaardige is, dat kielhalen geen onterende straf geacht werd. Zij werd geheel ten uitvoer gebracht door het scheepsvolk onder commando van de schipper als chef der equipage en de slagen werden door de onderofficieren de één na de ander toegediend, de man werd niet in rang verlaagd en kon evengoed later tot hogere rangen opklimmen; het was een tuchtiging, geen ontering. Bovendien schijnt in het algemeen deze straf niet zo verschrikkelijk geweest te zijn, als men zich nu voorstelt en krachtige mannen doorstonden haar zonder kwade gevolgen.

## Muiterij

Op muiterij volgde onverbiddelijk de doodstraf. Er waren gradaties. De veroordeelde kon domweg levend over boord gegooid [voetspoelen = overboord werpen en laten verdrinken], doodgeschoten, of aan de ra opgehangen worden. Als er land in zicht was werd het ophangen ook wel aan land voltrokken, zodat het lichaam kon blijven hangen om vanzelf weg te teren.

## Koekje van eigen deeg

Opmerkelijk was de straf, waartoe een matroos veroordeeld werd, die tegen een ander zijn mes getrokken had. Zoals men weet droeg ieder matroos in verband met werkzaamheden boven in het want een kortjan bij zich. Hij werd dan met zijn eigen mes door de rechterhand aan de mast genageld en kon zichzelf bevrijden door het er met de linkerhand weer uit te trekken; niemand anders mocht dit voor hem doen. Uit de artikelbrief der Staten Generaal: [...] *wie een mes treckt met toorn, om yemand leet te doen ofte questsen, zal met een mes door syn handt aende mast genagelt worden ende aldaer soo lange staen tot dat hy tzelve doortreckt; ende yemandt questsende zal gekielt worden, verbeurende niettemin ses maende gagie*. Als het dus meer dan een bedreiging was en echte kwetsuren in het spel waren, volgde onvermijdelijk kielhalen.

## Antwoorden bij test

Vraag 1	Antwoord: B
Vraag 2	Antwoord: B
Vraag 3	Antwoord: B
Vraag 4	Antwoord: A
Vraag 5	Antwoord: B
Vraag 6	Antwoord: B
Vraag 7	Antwoord: C
Vraag 8	Antwoord: B
Vraag 9	Antwoord: A
Vraag 10	Antwoord: B

## Lijfstraffen

Lijfstraffen werden veelvuldig toegepast; de eenvoudigste was zoveel slagen op de blote rug met een eind touw of een speciaal daarvoor bestemde *kat met zeven staarten* of *handdagge*, welke straf ook "laersen" genoemd werd. Een laers was een eindje teertouw met een leren huls, in pekkel gehard. De gestrafte moest zijn broek met zeewater kletsnat laten maken en kreeg zo een dozijn of meer striemende slagen "voort natte ghat". Daar kwam bloed bij te zien, maar doorwerken was het parool. Britsen was een variant: [...] 't geen voor de mast met een touw geschiedt, zonder dat de klederen uit werden getogen, doch jongens worden ontbloot en met dunne touwtjens gekastijdt.

Behalve het geselen, kwamen de andere lijfstraffen eigenlijk alleen bij de oorlogsmarine voor, waar alles meer in de vorm en volgens uitspraak van een krijgsraad geschiedde, terwijl bij de koopvaardij de tuchtiging zo te zeggen spontaner was: de kapitein beschuldigde een matroos, gebod de stuurman op staande voet de man te doen vastbinden en liet hem dan een aantal slagen toebrengen, of deed dit desnoods zelf. Bij de Engelse Marine kende men nog het zogenaamde "flogging through the fleet", als straf voor zeer zware vergrijpen tegen de krijgstuicht, zoals bijvoorbeeld een aanval op een officier. De veroordeelde werd dan met een sloep langs alle schepen van de vloot, die in de betreffende haven lagen, geroeid en langs zij elk schip ontving hij van de provoost van dat schip het voorgeschreven aantal slagen. Men kan zich voorstellen, dat in een oorlogshaven als Portsmouth bijvoorbeeld, waar vaak tientallen schepen lagen, deze straf gelijk stond met de doodstraf en dat het slachtoffer al lang de geest gegeven had, voordat de laatste schepen bereikt waren, maar de slagen kreeg hij toch, levend of dood!

---

## Afschaffing

Pas in 1854 werden de meest wrede straffen, althans in de Nederlanden, door Koning Willem III (de vader van Wilhelmina) in overleg met de Raad van State en op voorstel van de reorganisatiecommissie onder voorzitterschap van luitenant-admiraal Prins Hendrik (Willem Frederik Hendrik) afgeschaft en in 10 artikelen omschreven:

**Art. 1.** De straffe van kielhalen en van de ra vallen worden afgeschaft.

**Art. 2.** De straf van kielhalen met bij komende straffen worden vervangen door kruiwagenstraf.

Het van de ra vallen met bijkomende straffen worden vervangen: voor het dek- en onderofficieren door de straffen vastgesteld in art. 39 en 40 van het Crimineel wetboek voor het krijgsvolk te water; voor mindere schepelingen door laarzen.

Voor beide kan de opgelegde straf gepaard gaan met dententie, zoo als die is omschreven in art. 46

van hetzelfde wetboek.

**Art. 3.** De kruiwagenstraf bestaat in het plaatsen des veroordeelden in eene militaire straf gevangenis voor den tijd van drie tot vijftien jaren, ten einde aldaar, vervolgens de voor veroordeelden den landmagt bestaande veroordelingen, aan het verrigten van arbeid te worden ontworpen.

Aan de kruiwagenstraf gaat bij dek- en onderofficieren steeds degradatie, bedoeld in art. 41 lit. a des wetboeks, bij mindere schepelingen de vervallen verklaring van den militaire stand, vooraf.

**Art. 4.** Het eind touw, dat voortaan tot de laarzen wordt gebezigd, is ongeteerd, drie-strengs, losgeslagen en de dikte van 15 draad op streng niet te boven gaande voor veroordeelden boven de 16 jaren.

Voor veroordeelden onder de 16 jaren worden zoogenaamde knutteltjes van niet meer dan 9 einden oud getakelde loglijn, zonder knopen, gebezigd.

**Art. 5.** Het getal slagen gaat voor de veroordeelden boven 16 jaren dat van honderd, en voor veroordeelden beneden 16 jaren dat van zestig niet te boven.

**Art. 6.** De slagen met handloggen worden toegebracht met een eind witte lijn, niet zwaarder dan 15 draad voor veroordeelden boven de 16 jaren, voor veroordeelden beneden de 16 jaren worden de knutteltjes, in artikel 4 omschreven, gebruikt.

Het getal der slagen gaat voor de eerst gemelde dat van 50, voor laats gemelden dat van 30 niet te boven.

**Art. 7.** De disciplinaire straffen voor dek- en onderofficieren in art. 29 van het Regelement van krijgstucht voor het krijgsvolk te water, worden vervangen door de navolgende straffen: degradatie voor eenen bepaalden of onbepaalden tijd, met of zonder arrest; arrest, met of zonder waarneming van dienst.

**Art. 8.** Bij de straffen in art. 29 van gezegd regelement voor mindere schepelingen vastgesteld, wordt gevoegd die van mindering inklass voor bepaalden of onbepaalden tijd.

**Art. 9.** Bij de veroordeling tot en de uitvoering van het laarzen of slaan met handdaggen, van detentie, arrest, sluiting in de boeijen, het zetten op water en brood aan boord, houden de registers en bevelhebbers in het oog de plaatsen en lucht gesteldheid, en alle omstandigheden, waardoor de gezondheid van den gevangene te zeer kunnen worden benadeeld, en mogen zij steeds zoodanig tusschen pozingen in de uitvoering bevelen, als gezondheidstoestand van de gevangene vordert.

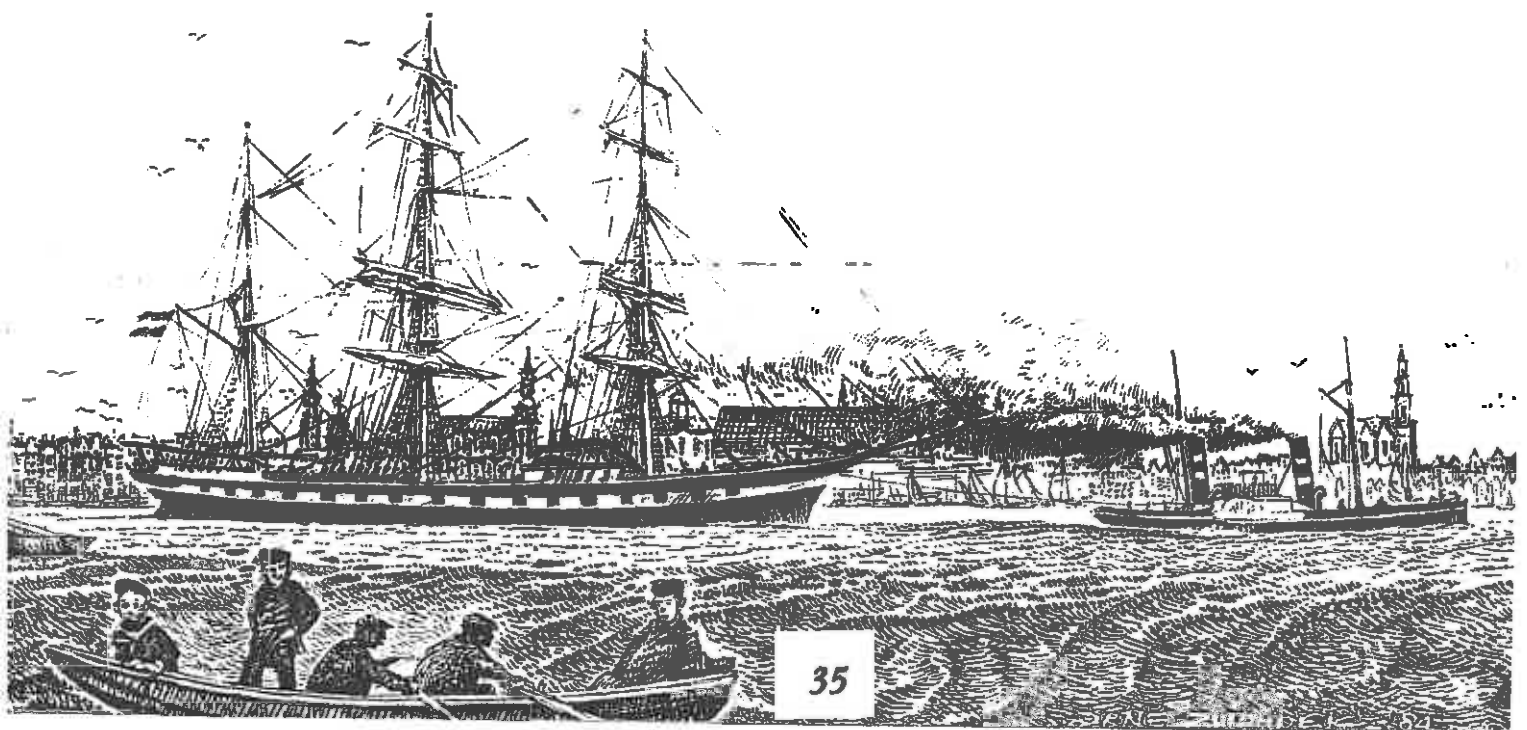
**Art. 10.** Aan het Hoofd van Departement van Marine wordt de bevoegdheid toegekend, om mindere schepelingen, die 't zij door minderen aanleg voor de zeedienst ongeschikt zijn, op voordragt van de kommandant van den boden in welks rolle zij zijn ingeschreven, hier te lande met een briefje van ontslag, of een bijzondere gemerkt paspoort, uit den dienst weg te zenden.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriele Departementen, Autoriteiten, Collegien en Ambetenaren, wiens zulks aangaat aan de nauwkerige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te Assen, den 28 Junij 1854.

Staatsblad 1854, nr 96.

Luitenant-admiraal Prins Hendrik, opperbevelhebber van de vloot kreeg in 1879 de titel van admiraal en besloot bij die gelegenheid tot "Algehele afschaffing der lijfstraffen bij de Kon. Nederlandsche Marine".



# Wij lezen voor u



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

## Legionellabacterie aan boord.

Onder deze kop werd in de Waterkampioen 11<sup>e</sup> jaargang 1999 dit artikel gepubliceerd, wij hebben dit artikel geplubiceerd omdat het onderwerp nog steeds actueel is en men er vaak nogal luchthartig over spreekt.

De ziekmakende bacterie legionella pneumophila groeit optimaal in stilstaand water met een temperatuur van 25° tot 55° Celcius. Hogere watertemperaturen overleeft de bacterie niet en bij lagere temperaturen is er nauwelijks sprake van groei.

Een infectie loop je op door het inademen van de nevel van besmet water, het drinken van met legionella besmet water kan geen kwaad. Door het inademen van de nevel komen de bacteriën in de ademhalingsorganen terecht waar zij longontsteking kunnen veroorzaken. De eerste verschijnselen zijn hoofdpijn, spierpijn en een ziek gevoel. Na twee tot tien dagen kan die longontsteking ontstaan.

Het meest kwetsbaar zijn ouderen, zware rokers, drinkers en personen met ademhalingsproblemen of afweerstoornissen.

Statistisch gezien valt het aantal besmettingen in Nederland mee: gemiddeld wordt per jaar bij 45 personen deze ziekte geconstateerd. Als de artsen de aard van deze ziekte vroeg genoeg onderkennen valt deze goed te behandelen met een speciaal antibioticum.

### Stilstaand water.

De vraag is uiteraard waar je besmetting kan oplopen. De risico's zijn het grootst bij het gebruik van verwarmd water uit reservoirs met stilstaand water. Potentiële besmettingsbronnen zijn dus ondermeer boilers, waterreservoirs op daken in (sub)tropische landen, whirlpools, luchtbevochtigers en airco's. Althans als de temperatuur van het water tussen de 25° en 55° Celsius schommelt. Bij boilers bijvoorbeeld die verhitten tot meer dan 60° C. is de besmetting met het legionellabacterie uitgesloten. Boilers aan boord die deel uitmaken van het motorcircuit komen gemakkelijk op 80° C. Op jachthavens hangt het af van de temperatuur die door de beheerder wordt ingesteld. Maar hopelijk zullen die temperaturen wel omhoog worden gebracht. Natuurlijk moet je de boiler aan boord wel de tijd geven het water tot die temperatuur te verhitten, als hij langere tijd was uitgeschakeld. Als de boiler langere tijd niet wordt gebruikt is het beter deze af te tappen en voor het gebruik door te spoelen. Het water aan boord kan lange tijd in de watertanks en leidingen blijven staan, hierdoor bestaat de kans dat het warmer dan 20° C. wordt. Zeker in schepen met watertanks boven de waterlijn die dicht tegen de huid liggen. Het zonnetje zal het water in die tanks behoorlijk opwarmen. Zolang je dat water alleen gebruikt voor koken, afwassen en dergelijke, is er niets aan de hand want je ademt geen nevel in. Toch is het te allen tijden zinnig om water dat in de zomer enkele dagen heeft stil gestaan niet te gebruiken. Pomp het overboord en spoel de leidingen door met vers water, zorg dus altijd voor fris water zeker als de boot een tijd stil heeft gelegen. Wie helemaal zeker wil zijn van zijn zaak kan tanks en leidingen reinigen met chloor, of één van de middelen voor het bacterievrij maken van privé zwembaden (verkrijgbaar bij speciaalzaken en sommige tuincentra). En natuurlijk daarna de zaak goed naspoelen.

### **Douchen en watertanken.**

Douches op jachthavens leveren misschien een risico op, maar in de praktijk zal dit geweldig meevallen. De toiletgebouwen worden immers al gebruikt als de temperatuur nog betrekkelijk laag is, waardoor het water in de leidingen nog geen 25° heeft bereikt (en er is in het seizoen zeker geen sprake van stilstaand water door het intensieve gebruik). In een kleine eonbekende haven is het goed eerst de kraan een tijdje laten lopen om de leiding door te spoelen.

Kranen waarvan de leidingen onder of boven de steiger lopen, dus in bijna alle havens, kunnen ook een risicobron vormen. Door de buitentemperatuur kan het water daarin worden opgewarmd tot 25°C - 55°C, vooral als de kraan weinig wordt gebruikt.

Spoel de leiding daarom altijd net zo lang door tot er koud water uit komt en vul dan pas de watertank of tap water af van een punt dat zo dicht mogelijk bij de hoofdleiding ligt.

Een andere risicobron is de zogeheten Solardouche die je op het dek hebt liggen en waar het water soms dagen achtereen stil staat en ver boven de 20°C wordt verhit door de zon.

Die zak is een waar paradijs voor de legionella!!!!

### **Terug van vakantie.**

Na de vakantie thuiskomen en dan lekker onder je eigen douche.....Hoewel, het water in de boiler en leidingen heeft mogelijk een paar weken stilgestaan! In dat geval is het beter het raam, of de deur open te zetten en de hete douche een tijdje te laten doorlopen om de leidingen door te spoelen.

-0-0-0-0-

Voor u gelezen in een schildersvakblad

**“Voor alle DOERAKKERS beter: Bahco ergonomische verfschraper”**  
**“De Rolls-Royce onder verfschrapers”**

Luisteren naar professionals en buiten de gebaande treden. Dat heeft Bahco Tools gedaan. De ergonomische verfschrapers van Bahco lijken niet meer op de klassieke driehoek.

**Oude verflagen verwijderen is een zwaar karwei.**

Als de verflaag bestaat uit duurzame verven hebben armen en polsen het zwaar te verduren. Dit was het geval bij het schrapen van verflagen bij houten huizen in Zweden. De Zweedse producent van handgereedschap, Bahco Tools, wilde een schraper op de markt brengen die het werk zou verlichten.

Bahco Tools brengt nu ergonomische verfschrapers op de markt. En met succes. Drie modellen brengt Bahco op de markt. Het compacte model – 625 – voor precisiewerk en de 650 voor algemeen gebruik. Voor het zwaardere werk is er de 665, die een extra greep heeft. De steel is een stuk korter en de zacht rubberen antislip greep verdeelt de druk gelijkmatig in de handpalm.

Een welkome aanwinst voor het schrapen van het onderwaterschip!

### **Ergonomisch**

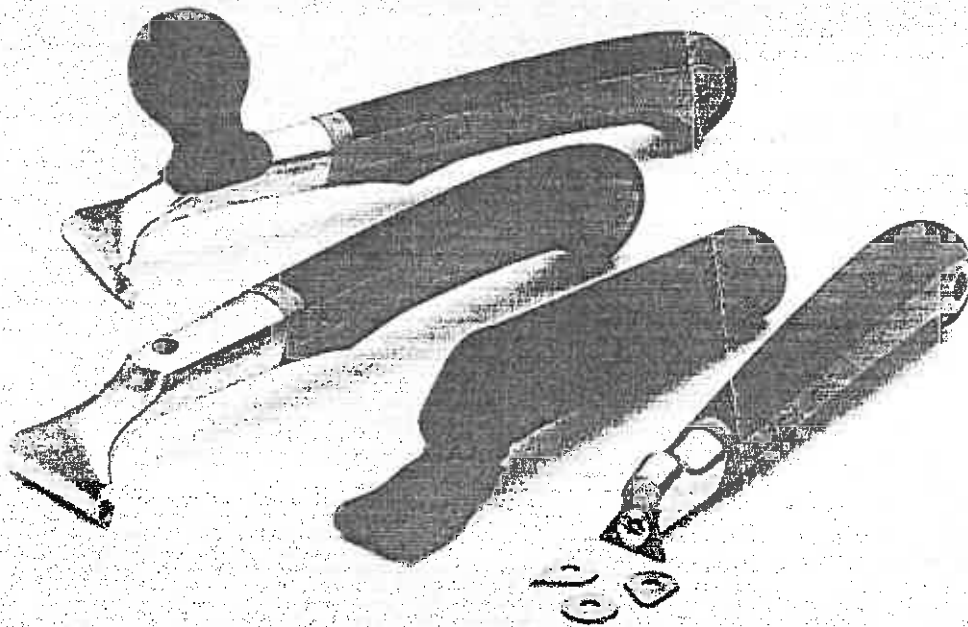
Bij repeterend werk, zoals het schrapen van het onderwaterschip, meestal niet in een makkelijke werkhouding, gebruiken we doorgaans dezelfde spieren. Het gevolg is een uitputtingsslag gevolgd door dagen ongemak. Een betere ergonomie draagt niet alleen bij aan een vermindering van de lichamelijke vermoeidheid, ze zorgt ook voor een hogere productiviteit. Zelfs TNO Arbeid is lovend over de schrapers.

## Geen krassen

De traditionele schraper maakt plaats voor schrapers met diverse vervangbare omdraaibare mesjes. TNO onderzocht tevens de duurzaamheid hiervan. De mesjes zijn van een harde snijlegering en daardoor 2,5 maal zo hard en blijven vijftig keer langer scherp vergeleken met de traditionele geharde stelen messen. Ook krassen in de verflaag behoren tot het verleden, omdat de mesjes enigszins convex ("bolronde") zijn geslepen.

Deze schrapers, ook wel "de Rolls-Royces onder de verfschrapers" zijn verkrijgbaar bij de betere verfspecialisten en op verkooppunten van de professionele schilder. Goedkoop zijn ze echter niet, maar in relatie tot het martelen met traditionele schrapers, zeer zeker de moeite waard.

# Bahco ergonomische verfschrapers



- TNO ONDERZOEK BEWIJST ERGONOMIE EN EFFECTIVITEIT
- VEILIG EN COMFORTABEL IN GEBRUIK
- MINDER BELASTEND VOOR ARM EN POLS
- EFFICIËNT WERKEN DOOR HOGE VERFAFNAME
- VERWISSELBARE MESSEN: TOT 50 X LANGER SCHERP
- GEBRUIKERS VINDEN: GEMAKKELIJKER EN SNELLER!



BAHCO TOOLS B.V., Vossenbeemd 113, 5705 CL Helmond.

Tel.: +31 (0)492-58 23 33. Fax: +31 (0)492-58 23 20. [www.bahco.com](http://www.bahco.com)



## **Routebeschrijving door de Flevopolder naar ons ontmoetingspunt voor de gecombineerde Lustrum-Pinkster-tocht 2003.**

Allereerst even een opmerking over het vaartensysteem in deze provincie resp polder.

Er zijn 2 vaarten in de noord-zuid richting door de polder, vanaf Almere naar Ketelhaven. Dit zijn resp. de Hogevaart en de Lagevaart.

Het verschil tussen deze 2 vaarten wordt al duidelijk door de namen. Het waterniveau van de Hogevaart is ongeveer 1 meter boven dat van de Lage vaart.

De Hogevaart loopt vanaf het gemaal annex sluis Blocq van Kuffeler met een grote boog benoorden Almere langs Zeewolde en Biddinghuizen naar Ketelhaven.

De Lage vaart begint ook bij dit gemaal maar loopt direct achter het beroemde vogelreservaat Oostvaardersplassen langs de provinciehoofdstad Lelystad en Dronten ook naar Ketelhaven.

Halverwege zijn deze 2 vaarten met elkaar verbonden door de Larservaart.

Er zijn nu, afgezien van een tocht direct over het Markermeer naar Lelystadhaven, waarover later meer, 4 te gebruiken ingangen naar dit vaartensysteem in de polder. Zorg dat u voldoende lange lijnen aan boord heeft, want bij al deze sluizen is een verval van ongeveer 5 meter.

1. De Ketelsluis te Ketelhaven.
2. De Lovinksluis te Harderhaven.
3. De sluis te Almerehaven
4. De Zuidersluis bij Blocq van Kuffeler.

Zoals bekend wordt de thuishaven voor deze Pinkstertocht Lelystadhaven. De jachthaven is gesitueerd in het Markermeer, volledig beschermd door een systeem van golfbrekerdammen welke tevens een beschermde toegang geven tot de Houtribsluizen in de dijk tussen Lelystad en Enkhuizen.

**Let op: Bij een hogere windkracht dan Windkracht 4 uit Westelijke richtingen is het niet aan te bevelen om vanuit de Oranjesluizen te Amsterdam en vanuit Muiden direct over het Markermeer naar Lelystadhaven te varen. Dit wegens de hogere dwarse golven en het feit dat u aan lagerwal vaart.**

**Blijf liever in de luwte van Pampus en de kleine recreatie-eilandjes en ga verder binnendoor via de sluis te Almerehaven.**

**Ditzelfde geldt voor een vaart vanuit Lemmer en de Ketelbrug, zij het in mindere mate, naar de Houtribsluizen. Houdt te allen tijde de kop op de golven tot u in de luwte komt van de dijk Lelystad-Enkhuizen en ga dan door de Houtribsluizen naar de jachthaven.**

**Vanuit Lemmer kunt u dan beter via de Noordoostpolder helemaal binnendoor varen.**

### **Vanuit de Ketelsluis:**

Uit de sluis komend houdt u direct rechts aan en bij de eerste de beste kruising van vaarten gaat u rechtsaf naar de volgende sluis om in de Lagevaart te komen. Hier is het verval slechts 1 meter, een "makkie" dus. Na al deze sluis-acties komt u weer letterlijk in kalm vaarwater en kunt u zich weer ontspannen, en wel over een traject van ongeveer 24 km. Echter na 5,5 km vaart u langs de jachthaven van Dronten, een typische polderstad best een bezoek waard, verder echter steeds maar rechtuit tot bij km-paal 21; hier moet u rechtsaf de Lagedwarsvaart in. U vaart nu in een grote bocht om Lelystad en moet u zich mentaal voorbereiden op een sluis-avontuur van 6 meter verval, nu echter naar boven. Als u deze sluis genomen heeft bent u er. Direct na de sluis houdt u links aan om de dam heen en vaart u met een grote boog tussen de 2 bakens door de haven in, waar wij u welkom zullen heten.

### **Vanuit de Lovinksluis:**

Deze Lovinksluis is een zelfbedieningssluis, net groot genoeg voor een schip. Let op uw lijnen, want ook hier gaat u de polder in, dus is er een verval van 5 meter. Na dit experiment is er weer rust. U vaart nu in de Hogedwarsvaart over een afstand van slechts 4 km daarna gaat u bij de eerste splitsing dus naar links de hoge vaart in. Na 2 km houdt u rechts aan de Larservaart in. Direct na deze afslag is er een zelfbedieningssluis met een verval van 1 meter, om op het niveau te komen van de Lagevaart. U komt nu in een van de mooiste stukjes water van de polder, de vaart door het Larserbos en aansluitend langs het Natuurpark. Nadat u onder de brug van de A6 doorbent gevaren gaat u direct linksaf het laatste stukje van de te varen Lagevaart tot km-paal 21. Nu rechtsaf de Lagedwarsvaart in. U vaart nu onderlangs Lelystad en moet u zich mentaal voorbereiden op een sluis-avontuur van 6 meter verval, nu echter naar boven. Als u deze sluis genomen heeft bent u er. Direct na de sluis houdt u links aan om de dam heen en vaart u met een grote boog tussen de 2 bakens door de haven in, waar wij u welkom zullen heten.

### **Vanuit de Sluis te Almerehaven:**

Deze sluis heeft een verval van 5 meter, let dus op uw lijnen. U vaart nu in een gracht door Almerehaven met veel bruggen met een doorvaarthoogte van 2,5 meter. Boze tongen hebben mij verteld om in de stad met de motor in zijn vrijstand, dus zonder draaiende schroef, onder de bruggen door te gaan. Dit vanwege het risico om op een winkelwagentje te varen wat van de brug gegooid is. Aan het eind van de gracht komt u in de Hogevaart. Linksaf richting Blocq van Kuffeler. Bij km-paal 1 gaat u rechtsaf de Lagevaart in. En na de sluis met een verval van 1 meter begint u aan het laatste deel van uw tocht, iets meer dan 20 km lang. Veel afwisseling t.w. eerst dwars door Almere en dan langs de Oostvaardersplassen tot net voorbij km-paal 20. Hier moet u naar links de Lagedwarsvaart in. U vaart nu onderlangs Lelystad en moet u zich mentaal voorbereiden op een stukje sluis-avontuur van 6 meter verval, nu echter naar boven. Als u deze sluis genomen heeft bent u er. Direct na de sluis houdt u links aan om de dam heen en vaart u met een grote boog tussen de 2 bakens door de haven in, waar wij u welkom zullen heten.

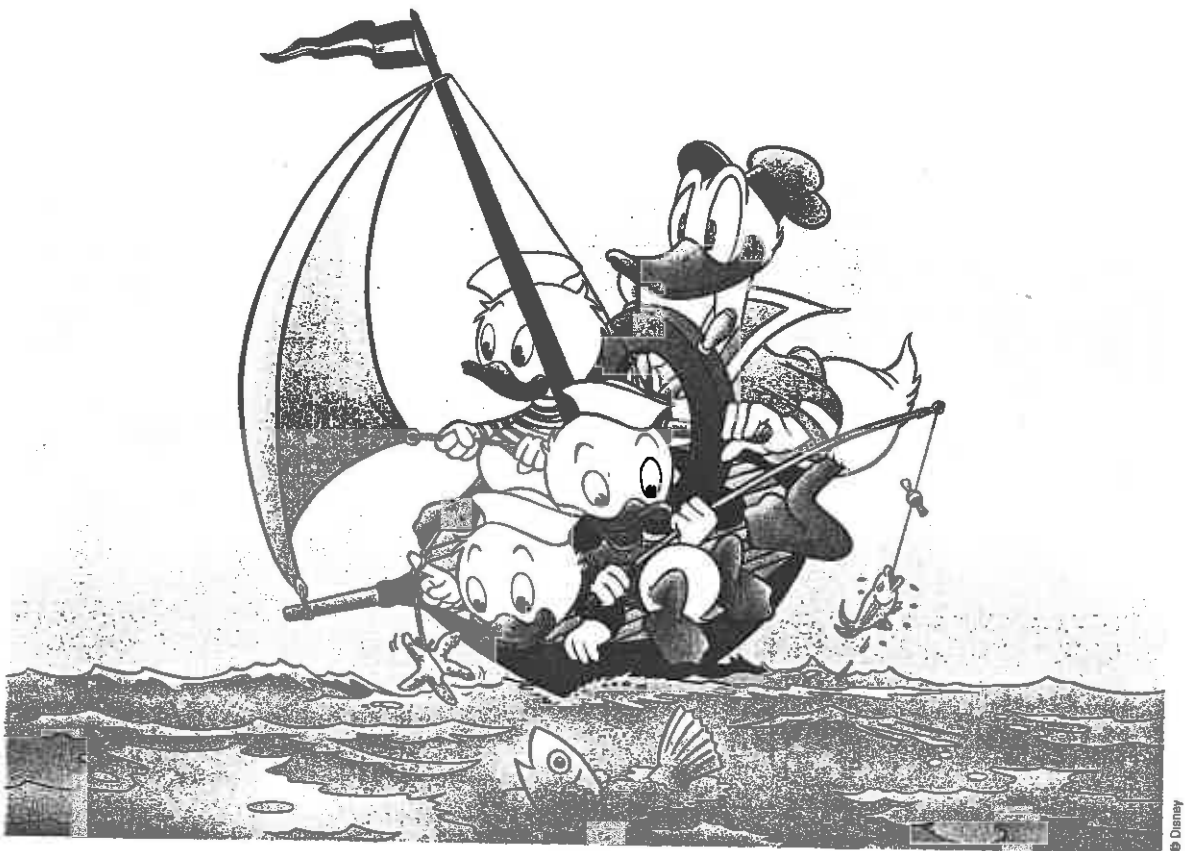
### **Vanuit de Sluis Blocq van Kuffeler:**

Eenieder die vanuit Amsterdam of Muiden komt, en toch liever binnendoor vaart, gaat hier door de sluis naar binnen. Het verval is hier 5 meter dus pas op gebruik lange lijnen.

Vanuit de sluis houdt u links aan en gaat u direct weer een sluis in om op het niveau te komen van de lage vaart. En na de sluis met een verval van 1 meter begint u aan het laatste deel van uw tocht iets meer dan 20 km lang. Veel afwisseling eerst dwars door Almere en dan langs de Oostvaardersplassen tot net voorbij km-paal 20, Hier moet u naar links de Lagedwarsvaart in. U vaart nu nu onderlangs Lelystad en moet u zich mentaal voorbereiden op een stukje sluis-avontuur van 6 meter verval, nu echter naar boven. Als u deze sluis genomen heeft bent u er. Direct na de sluis houdt u links aan om de dam heen en vaart u met een grote boog tussen de 2 bakens door de haven in, waar wij u welkom zullen heten.

Ik wens u allen een heel goede vaart en tot ziens in Lelystadhaven.

Roedi Deinert.



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



## Een Berengoed idee ?

**Accusaver.** Bij de betere watersportwinkels is het Quick Battman zonnepaneel voor € 29,95 te koop. Met dit paneel is het mogelijk het verbruik van de G.S.M. of 12 volts lampjes te compenseren. Wordt compleet geleverd met een sigarettenplug of accuklemmen

**Noodaccu voor mobieltje.** De ChatPower is een noodbatterij waarmee je ca. twee uur kunt bellen, kost ca. € 13 en weegt 128 gram. Bij niet gebruik behoudt de batterij jarenlang zijn lading

Voor info: Interall Group, tel. 0351-6990000, e-mail [info@interall.nl](mailto:info@interall.nl)

**Kunststofmatten.** De matten zijn voor verschillende doelen te gebruiken aan dek, in bakskisten en in de natte cel. Heronrib 2000 is een zelfdrainerende antislipmat voor dekbekleding. Vynagrip is speciaal voor vloeren waaraan hoge eisen wordt gesteld.

Voor info: Jaarsma jachtaccessoires, tel. 0514-682264 of [www.swisstech.nl](http://www.swisstech.nl)

**Steigerbumpers.** Worden in  $\frac{1}{4}$  en  $\frac{1}{2}$  rond en als hoekvorm geleverd. Prijzen vanaf € 35. per meter voor het halfronde model van 18 bij 40 cm.

Voor info: Plastimo, tel. 01821-320522 of e-mail [info@plastimo.nl](mailto:info@plastimo.nl)

**Coffee-maker.** Dit apparaat werkt op 12 volt en schakelt zelf uit als de koffie klaar is en is op de wand te monteren.

Info: Waeco, tel. 01651-586700 of e-mail [info@waeco.nl](mailto:info@waeco.nl)

**Steigermat.** De 'Mudbuster' biedt een oplossing voor het inlopen van vuil op het dek en in de kajuit. De zoolbortfels liggen in een bak met één liter water. Vuil op de schoenzolen wordt opgelost en weggeveegd. Onderhoud bestaat uit : de bak regelmatig leeggooien en van schoon water voorzien.

Voor info: De Boer Steffen, tel. 070-3906838.

**IJsvrije boot.** Dankzij de De-Icer is dit mogelijk. Het is in feite een propeller, gemonteerd op een electromotor in een waterdichte behuizing van r.v.s. De De-Icer is te koop in een 12- of 230 volt uitvoering en wordt met lijnen onder de boot gehangen. Het warme dieperliggende water wordt omhoog gestuwd, de ruimte rondom de boot blijft ijsvrij. Voor schepen tot een lengte van 12 meter kost de D-Icer € 166.--, voor schepen tot 18 meter € 1285.--.

Voor info: Scanship Maritiem, tel. 0181-316090.

**Voor dieselmotors.** Er is een kit met alle benodigdheden in de handel om snel te kunnen optreden als er onverhoopt dieselolie wordt gemorst. De kit kost € 92.— is dus goedkoper dan een milieuboete!!!

Voor info: Barco Marina Equipment, tel. 0186-655010, e-mail [sales@barcomarine.nl](mailto:sales@barcomarine.nl)

**Handdieptemeter.** Een losse dieptemeter met een bereik van 50 centimeter tot 80 meter is verkrijgbaar voor € 239.—. Even boven het water houden en je kunt de diepte aflezen.

Voor info: Plastimo, tel. 0182-330622, e-mail [info@plastimo.nl](mailto:info@plastimo.nl)

**Lichtgewicht gasfles.** Benegas introduceert een lichtgewicht gasfles. De fles is gemaakt van kunststof, weegt leeg 6,7 kilo en heeft een inhoud van 10 kilo. Doordat de fles doorzichtig is kan je je voorraad gas bekijken!!!. De fles heeft een binnenliggende DIN kraan en wordt door een mantel tegen stoten beschermd. De flessen zijn uiteraard door de diverse instanties goedgekeurd en blijven in eigendom van Benegas. U betaalt € 75.—statiegeld en de fles is navulbaar via een uitgebreid dealernet.

Voor info: Benegas b.v., tel. 0341-357744 of surf naar [www.benegas.com](http://www.benegas.com)

In het najaarsnummer van 2002 liet ik u kennismaken met het "Drankorgel" en vertelde ik u dat dit orgel ooit in het bezit is geweest van de Friesche familie Douwe Egberts de Jong. Zij verkochten het orgel uit principiële overwegingen !? Ik maakte daarom de opmerking "gaan koffie en drank dan toch niet samen?" Kennelijk kon de familie als koffiebranders, in hun bedrijfje gemakkelijk zonder een drankdochter. Zij wisten een bedrijf te stichten dat, nu na 250 jaar, nog steeds floreert.

Daar het mij bekend is dat de gemiddelde Doerakvaarder een gezellige koffieleut kan zijn neem ik u graag even mee door de geschiedenis van D.E.

Napoleon was nog niet eens geboren en de oprichting van Heineken, Coca Cola en Philips zou nog meer dan honderd jaar op zich laten wachten. Douwe Egberts voert vaak deze historische feiten aan om het bijzondere van zijn 250 jarig bestaan, dat dit jaar gevierd gaat worden, te illustreren. Het succes is niet alleen aan lekkere koffie te danken, maar bovenal aan een uitgekende marketingstrategie. Van 'gezellig huiselijk' tot 'puur genieten'.

De geschiedenis van Douwe Egberts begint in het Friese Joure. Daar opende Douwe Egberts in 1753 samen met Akke Thijssens in de hoofdstraat (Midstraat) te Joure een winkeltje in koloniale waar (koffie, thee, tabak en suiker). Hij verkocht er producten die 'tot de genoegens van het dagelijkse leven' behoorde. In 1780 droeg hij zijn winkel De Witte Os over aan zijn oudste zoon Douwe Egberts. Sinds die tijd is dit de naam van het bedrijf.

De negentiende eeuw is nog jong als koffiefabriek Douwe Egberts in Joure de macht van reclame onderkent. Eigenlijk begint dat bij Lysbeth Mintjes, de weduwe van Douwe Egberts. Zij grijpt in 1806 de overlijdensadvertentie van haar man - die de opgerichte zaak van zijn ouders overnam - aan om het voortbestaan van de zaak met het volgende te onderstrepen. 'N.B. de affaires blijven continueren op de Firma van de Weduwe Douwe Egberts', zo staat in de Leeuwarder Courant van 19 februari te lezen. Overigens is de Leeuwarder Courant precies een jaar ouder dan de firma Douwe Egberts!!!

Pas in 1898, dus 145 jaar later, vindt er een uitbreiding plaats. Cornelis Johannes de Jong, een achterkleinzoon van Douwe Egberts, laat een nieuwe fabriek in de tuin van zijn woonhuis bouwen. Veertien jaar later, in 1912, vindt de verhuizing plaats naar de huidige vestigingslokatie aan de Slachtedijk. Nog altijd is dan Friesland de belangrijkste afzetmarkt van koffie. Met het bewerken en mêleren van koffie, thee en tabak verwierf het bedrijf steeds meer aanzien. Eerst in de regio, maar later ook in de rest van Nederland. In 1919 wordt een steunpunt in Utrecht aan de Catharijnekade gebouwd. Tien jaar later komen ook de verkoopleiding, de expeditie en de koffiebranderij naar Utrecht, waar aan de Keulsekade een nieuwe vestiging werd geopend.

In de jaren twintig van de vorige eeuw, als Douwe Egberts met de nieuwe fabriek in Utrecht al een landelijk opererend bedrijf is, wordt intensief geadverteerd in kranten. Voor het schrijven van de reclameteksten wordt de destijds populaire dichter Clinge Doorenbos aangetrokken.

Diens slogans krijgen een succesvol vervolg in de jaren zestig als Douwe Egberts de grote invloed van radio en tv ontdekt. Het begint met "Maar over één ding zijn wij het eens". In de jaren zeventig gevolgd door "en dan is er koffie, Douwe Egberts koffie, lekkere koffie.". Deze slogan wordt in de jaren tachtig nog een keer nieuw leven ingeblazen, nadat daarvoor jarenlang gewerkt is met "zo lekker kan koffie zijn" en "Je bent thuis waar je Douwe Egberts koffie drinkt", wie kent ze niet!!!

Marketing, naast reclame, productiebeleid en marktbenadering waren en zijn nu nog de bouwstenen waarmee Douwe Egberts haar enorme reputatie heeft opgebouwd.

Het spaar- en waardepuntensysteem vormt daarbinnen uiteraard het grootste succes. Nog steeds spaart zo'n 70 procent van de Nederlandse huishoudens de DE punten en 80 procent

van al die waardepunten wordt ingeleverd bij één van de tien DE-geschenkenwinkels. Daarmee is heel uitgekiend ingespeeld op de spaarzucht van de Nederlanders. Mensen moeten jarenlang DE koffie drinken om die lepeltjes of dat koffiezetapparaat in de wacht te kunnen slepen. Het Senseo koffiezetapparaat was dan ook een gouden greep en zal met glans zijn voorganger waarmee acht kopjes koffie aangemaakt kon worden voorbijstreven. Tot op heden zijn ruim 800.000 van deze tweepersoons koffieapparaten over de toonbank gegaan, daarbij listig inspeland op de tweeverdienershuishoudens!!!

Het geschenkensysteem werd in 1924 geïntroduceerd en is daarmee het oudste en nog actieve spaarsysteem van Nederland. Het eerste geschenk waarvoor gespaard kon worden waren de kinderboeken over de hondenhelden Flip en Flap.

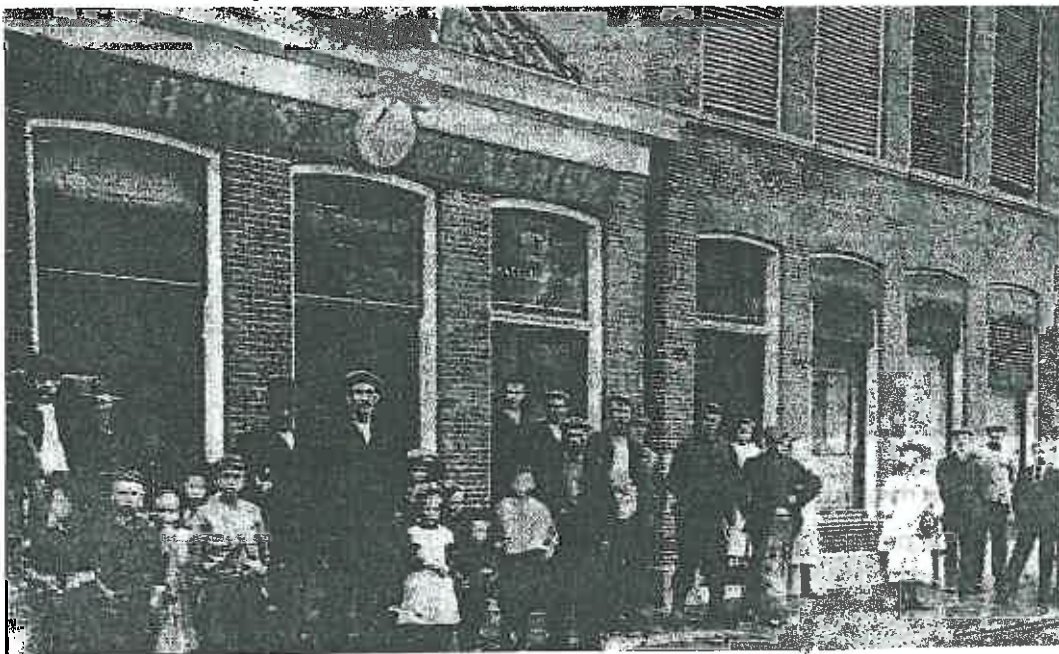
Na de Tweede Wereldoorlog vindt de grote landelijke doorbraak plaats. Het bedrijf heeft dat niet alleen aan de koffiekwaliteit en de reclame te danken maar vooral ook aan de uitstekende kwaliteit koffiesurrogaat die DE in de koffieloze oorlogsjaren op de markt bracht. Fama koffiesurrogaat was een begrip en bleek "doorslaggevend voor de overwinning in de naoorlogse slag om de consument" zo erkent DE in een persbericht.

Gestimuleerd door dat succes gaat DE in 1948 internationaal, in België komt de eerste buitenlandse fabriek. Later volgen nog uitbreidingen in Frankrijk, Denemarken, Duitsland en Spanje. In Nederland groeit DE verder door de overnames van Kanis & Gunnik in 1969 en van Nelle in 1989.

Om sterker te staan op de internationale markt gaat DE in 1978 een samenwerkingsverband aan met Consolidated Foods. Eigenlijk is het een overname door de Amerikanen, want het concern met het hoofdkantoor in Chicago, later omgedoopt tot Sara Lee, neemt een belang van 65 % in het aandelenkapitaal.

Daarmee komt een einde aan het familiebedrijf Douwe Egberts. In 1989 verdwijnt ook de bedrijfsnaam Douwe Egberts. Sara Lee/DE, wordt de nieuwe naam. De activiteiten in Nederland vallen onder de werkmaatschappij Douwe Egberts Nederland (DEN). Daartoe behoren naast de koffiemarken DE, Kanis & Gunnik en Van Nelle ook de Pickwick thee (sinds 1937) en Lassie rijst (sinds 1989) en heeft een jaaronzet van circa € 600 miljoen.

De successtory wordt sinds de jaren negentig een halt toegeroepen. De huismerken, vooral die van Albert Heijn, rukken op en de koffieconsumptie daalt. Vooral jongeren beginnen op latere leeftijd aan hun eerste "bakke troost". Daar komt bij dat de koffieconsumptie binnenshuis afneemt door de groeiende arbeidsparticipatie van vrouwen. Buitenshuis is DE altijd veel minder nadrukkelijk aanwezig geweest: het marktaandeel bedraagt "slechts" 45 procent.

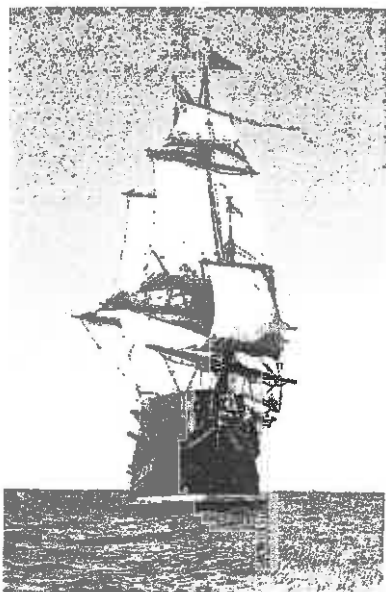


*Personeel van Douwe Egberts voor het bedrijfspand de Witte Os in de Midstraat te Joure (± 1900)*

Douwe Egberts Nederland zet nu alle zeilen bij om het marktaandeel 'out off home' op te krikken naar supermarktniveau. Het concern wil deze doelen bereiken door verjonging en door overal op te vallen. In een paar jaar tijd zijn tien trendy Café- DE geopend op A locaties in tien grote steden. Daarnaast wordt de horeca massaal van kopjes met het rode DE beeldmerk en krijgen koffiemachines voor grootgebruik een veel meer prominenter logo. Ook in bedrijven en tankshops duiken meer DE koffiecorners op. Mogelijk dat ook de fabriek in Joure, waar momenteel 780 mensen werken, van deze ontwikkeling kan profiteren.

Op het moment dat u dit leest is het DE jubileumjaar officieel van start gegaan en zullen in Joure vele activiteiten plaats vinden. Voor ons watersporters is het zeker de moeite waard om, met de boot de jachthaven van Joure op te zoeken, en eens een kijkje te nemen in het DE museum. Wat u zeker niet mag missen is een bezoekje aan het winkeltje "De Witte Os" aan de Midstraat, de gezellige winkelstraat in Joure waar het allemaal begonnen is. Veel plezier en vergeet vooral uw DE punten niet, die u vast nog ergens in een doosje hebt bewaard, mee te nemen.

-0-0-0-0-



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

Op dit ogenblik (17 februari) hebben 35 leden zich opgegeven en betaald voor het lustrum.

Er zijn leden die zich wel hebben opgegeven, maar nog niet hebben betaald of hun contributie nog niet hebben voldaan. Hun aanmelding is daarom nog niet definitief, er is daardoor een risico dat zij niet kunnen deelnemen.

Een aantal leden heeft van hun bank de overschrijving teruggekregen, omdat de opgegeven naam en het nummer niet overeenkomen met de gegevens van de postbank. De postbank doet aan naam – nummer controle.

Wij vermelden nog een keer de juiste gegevens:

Postgiro 480542 t.n.v. Penningmeester Doerakclub, Teteringen o.v.v. Lustrum.

In het clubblad vindt u een uitgebreide beschrijving van de verschillende vaarroutes naar Lelystad-haven. Zoals u kunt lezen is ruim water te vermijden.

Er wordt nu gewerkt aan het samenstellen van het programmaboekje.

Wij hopen jullie op de voorjaarsvergadering te zien, zodat wij de deelnemers met elkaar in contact kunnen brengen, die hebben aangegeven samen naar het lustrum te willen varen.

Graag willen wij weten of er deelnemers zijn, die donateur van de Bataviawerf zijn.

Als zij de kaarten meenemen en 2 andere deelnemers aan het lustrum de gelegenheid geven als introducté toegang te krijgen, dan verstrekken wij hun extra consumptiebonnen.

Wij hebben er zin in en hopen dat jullie er ook naar uitzien.

## ==== 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.

N.	INITI.	NAAM	STRAAT	PLAATS	HAVEN	BOOTNAAM	TOPP.	
01		R.R. Uchtman	Sparreweg 13	Gouda	Aalsmeer	Panta Rhei	950	AK
02		J.P. Rutgers	P.Heinstraat 8	Borne	Zwartsluis	Robox	780	
03		A.T. Vink	Baarslaan 170	Voorhout	Noordwijk	Dwarsdrijver	650	
04		P.L.G. Frequin	Acaciastraat 56	Nieuwegein	Jirnsum	Los Hermanos	950	PAV
05		P.J. Worseling	Marco Pololaan 3	Maarssen	Loosdrecht	Dionysos	950	AK
06		L.B. Dunkel	Salzstrasse 24	Münster Dsl	Beulake Haven	Najade	850	
07		A.S. Santing	Haverkamp 2	Hoogeveen	Beltschutsloot	De Cent	600	
08		T.W. Kramer	Karolingerswg 44	Wijk bij Duurstede	Wijk bij Duurstede	MiDushi	650	
09		A. Grauwinkel	Hopfenstrasse 19	Moers Duitsland	Zwolle	Scylla	780	AK
10		R. van Pel	Amaril 19	Zoetermeer	Woudsend	Cicero	650	
11		W.A.H. Voogd	Kempenlaan 46	Nunspeet	Elburg	Frodo	700	
12		A.W.J. Jespers	Beukenrode 288	Voorhout	Oegstgeest	Treesje	650	
13		J.Th.M. Opbroek	Duisterestraat 67	Heerde	Elburg	Wasbeer	750	
14		H. Westerveld	Hooigrasveld 23	Almere	Biddinghuizen	Higaria	780	AK
15		J. Hepkema	De Ribbe 25	Scherpenzeel (Fr)	Schoterzijk (Fr)	Qua Vadis	780	
16		A.J. Brouwer	Wheredijk 6	Purmerend	Purmerend	Doerakje	650	
17		K. Hoekstra	Steinerbos 259	Hoofddorp	Aalsmeer	Gabber	750	
18		H.van Ryssen	Polsbeek 10	Zwolle	Schoterzijk	Johanna	780	
19		A. Hagedoorn	Loodiep 25	Zwolle	Schoterzijk	Brandaan	850	
20		J.M.C.van Kruysdijk	Sportparkstr. 1-C	Bladel	Alem	Antoinette	700	
21		W.J. Parreira	Nieuwstad 140	Weesp	Weesp		700	AK
22		J.A.C.M.v.d. Togt	Notenberg 52	Maastricht	Maastricht	Quatre Vents	950	PAV
23		J.R.G.de Jong	Zangstraat 20	Gorinchem	Giethoorn	Highlander	850	AK
24		A.J.van Meerkerk	Merellaan 297	Capelle a/d IJssel	Rotterdam	Maree	780	AK
25		R.E.de Jong	Hietweideweg 31	Twello	Zwolle	Palomino	950	AK
26		P.B. Sterrenberg	Hazelaarfaan 7	Amstelveen	Aalsmeer	Joy	780	
27		A.F.de Hosson	Buterikkers 56	Workum	Workum	Snuif	850	
28		W. Jouvenaar	Zuideinde 31	Almere Buiten	Voorschoten	Sylvester	780	
29		C.de Boer	Rotsheide 20	Rotterdam		Noordenwind	1050	
30		E.M.van Driel	Scheidingsln 59	Papendrecht	Dordrecht	Dik Trom	950	AK
31		H.J. Nijboer	Sportterreinstr. 85	Hoogezaand	Midlaren	Mazzel	650	
32		W.T.M. Harzing	Raephorststr.10C	Rotterdam	Rotterdam	Menno	700	AK
33		A.F.G.M.v.d. Burg	Bosschenhoek 36	Oud-Beijerland	Oud Beijerland	Johanna	850	
34		J.A.P.P.van Melis	Brg.Aalbersln 103	Krimpen a/d Yssel	Sneek	Schobbejak	780	
35		E.T.J. v.d. Aardweg	Pr.Hendrikstr. 6	Wateringen	Aalsmeer	Westgat	780	AK
36		B. Reith	Merellaan 2	Son	Kerkdriel	En Toch	650	
37		J.M. Blijham	Loevestein 21	Alphen aan den Rijn	Woubrugge	't Kevertje	600	
38		C.J.van Daalen	Kiinkenbergsr.13	Zwaanshoek	Aalsmeer	Gabber	700	
39		M.J.van der Pol	Prins.Beatrrixln 12	Voorschoten	Leiderdorp	Limbo	950	AK
40		D.L.van der Laan	Merelstraat 13	Leiden	Zoeterwoude	WIF	850	
41		M. Dohmen	Herresbachstr. 2	Dorsel Duitsland	Pölich-Mosel	Chima	780	AK



## ===== 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 schuifjes 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-

Tweepersoons 'Klepper' zeilkano compleet met spatzeil, roer, peddels, zijzwaarden en mast met tuig.

De kano verkeert in goede staat en is geheel demontabel en verpakt in een speciale opberghoes. Vraagprijs € 275.—

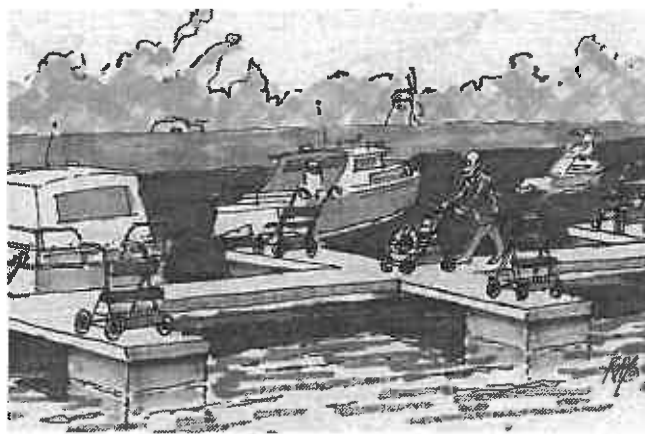
Elektro buitenboordmotor fabrikaat Minn Kota type 65, 30 lbs, werkt op een 12 volts accu met 5 snelheden vooruit en 3 snelheden achteruit en bij een normaal geladen 80 Amph accu een actieradius van 2 uur op stand 5 en 12 uur op stand 1. De motor is verpakt in een waterdichte plunjezak. Vraagprijs met accu € 325,—, zonder accu € 300.—.

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

## ===== Gevraagd =====

Hebt u de oproep van onze secretaris gelezen? Geef u dan op als kandidaat bestuurslid opdat onderstaande afbeelding geen werkelijk wordt!!!

### Het bestuur Doerakclub vergrijst???



*per rollator naar de bestuurstafel*

## Laatste kans!!!

Nog niet aangemeld voor het Lustrum te Lelystad? Snelle beslissers kunnen zich nog aanmelden, maak gebruik van onderstaand aanmeldformulier.

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](mailto: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 !!!!*