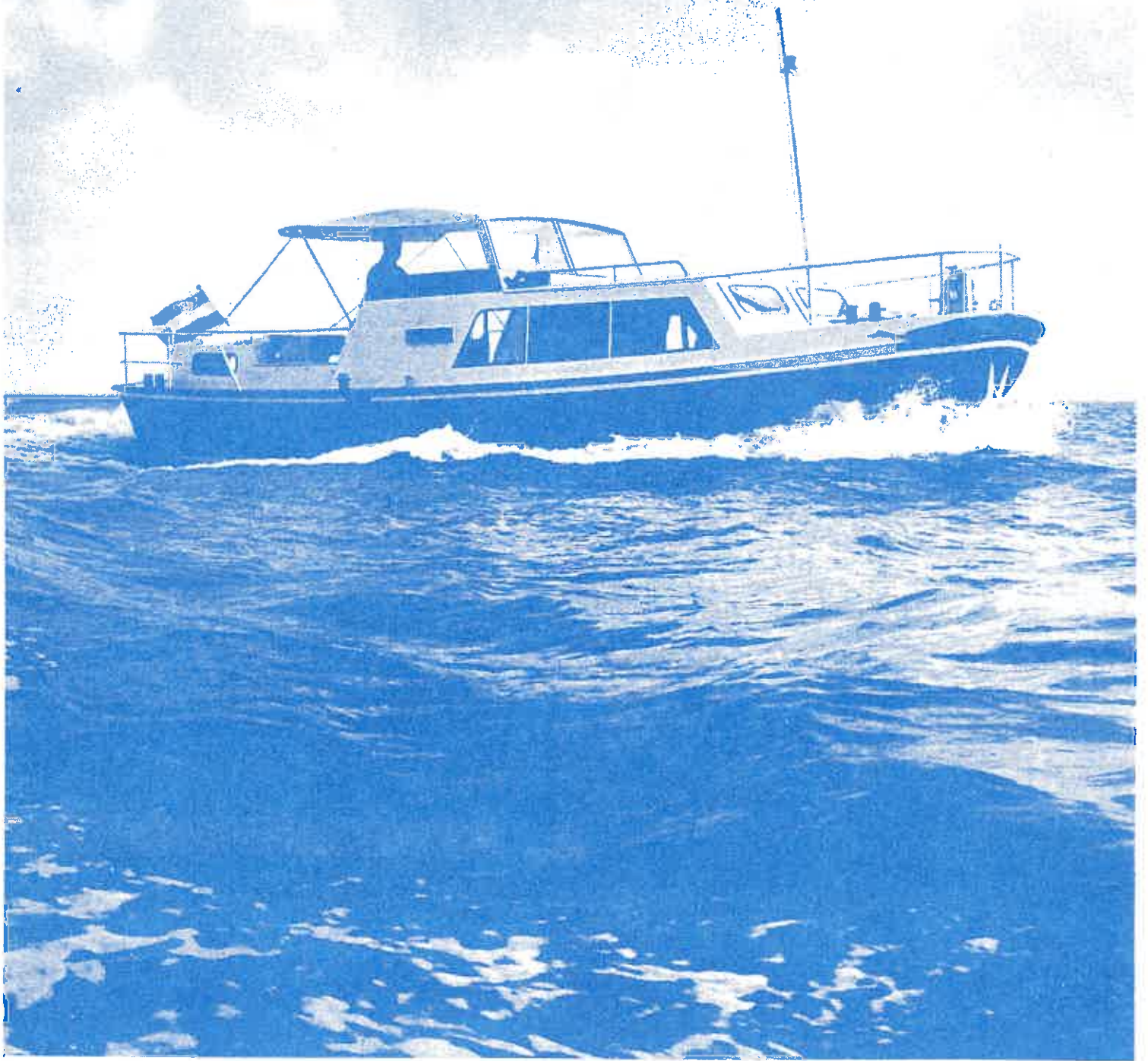


Maart 2005



DOERAK CLUB

De keus van kenners: Doerak nieuwe stijl

**Robuust, ruim, stabiel, veilig
en nog steeds oer-Hollands!**



CMAC 0976

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

DOERAK HUREN?
www.holiday-boatin.com



DOERAK SNEEK

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

Voorjaar 2005
31^e Jaargang No. 1

Het bestuur van de Doerakclub bestaat uit:

M.W. (Rien) Wienk	Voorzitter a.i. Redacteur Clubblad
R.H. (Roedi) Deinert	Vice-voorzitter
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	

Website: www.doerakclub.nl

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

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

De redactie van dit blad berust bij
M.W. Wienk
Veldschans 11
8448 EX Heerenveen
Tel. 0513-650577
e-mail: m.w.wienk@hccnet.nl

Kopij voor dit blad zenden aan de redactie of
het secretariaat.
Sluitingsdatum voor het e.v. nummer 16-09-2005
Het volgende nummer verschijnt begin november 2005

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

Omslagen en binnenwerk zijn gedrukt en afgewerkt door:



Burgemeester Falkenaweg 9
8442 KX Heerenveen
Tel: 0513-651388

Van de voorzitter a.i.

“Een nieuwe Lente een nieuw geluid”.

Voor onze Doerakclub gaat dit gezegde zeer zeker op, het zag er in het najaar niet zo rooskleurig uit en er was zelfs sprake van een bestuurscrisis.

Maar om in scheepstermen te spreken “het tij heeft zich ten goede gekeerd.” Martin Severin is bereid, als hij door u in de komende vergadering als bestuurslid gekozen wordt, het secretariaat van Harry Happel over te nemen!

Onze penningmeester Peter van der Woude is in gesprek met een serieuze kandidaat voor het penningmeesterschap. Zoals u wellicht zult weten is Peter tevens de webmaster van onze eigen Doerak website, voor deze functie is echter nog geen vervanging gevonden.

Belangstelling? Neem even contact op met Peter.

En wat het voorzitterschap betreft kan ik u melden dat Roedi Deinert nog geen nee heeft gezegd op de vraag of hij bereid is om het voorzitterschap over te nemen. In ieder geval is hij nu al vice voorzitter, wie weet, zo ben ik ook eens begonnen.

Er is dus reden genoeg om de toekomst van onze vereniging met vertrouwen tegemoet te zien. Dat houdt echter niet in dat we nu met z'n allen rustig op onze lauweren kunnen gaan rusten. We moeten er voor zorgen dat wij met ons ledental blijven groeien en daar hebben wij ook u voor nodig.

In onze nieuwe ledenlijst is een aanmeldformulier opgenomen. Als u met uw Doerak over onze wateren vaart komt u zeker wel eens een Doerak tegen zonder onze clubvlag. Maak eens een praatje met de schipper en zijn bemanning en geef hem / haar het formulier en laat dat naar onze secretaris sturen.

Het is u waarschijnlijk opgevallen dat ons adres aam het Klynlân te Heerenveen wordt geruild voor het adres aan de Veldschans, ook in Heerenveen.


Helaas is er aan het Klynlân per 1 april 2005 geen “passantenplaats” meer voor u.

We hebben er met veel plezier gewoond maar we zoeken het nu in het gelijkvloers wonen in een appartement. Er breekt voor ons dus een nieuwe levensperiode aan, zij het zonder boot maar met nog genoeg leuke andere dingen te doen.

Tot slot wil ik nog even terugkomen op onze laatste vergadering, u had achter in de zaal moeite om mij te verstaan. Dit ligt waarschijnlijk voor een deel aan de opstelling van de speakers maar voor een deel ook aan u! Het is storend als u, met de mensen om u heen, alvast die zaken gaat bespreken die eigenlijk in de pauze passen.

Ik hoop op een prettige vergadering en zie u graag zondag 13 maart in Maarsbergen.

Met vriendelijke groeten.

Rien Wien


LEDENVERGADERING Zondag 13 maart 2005 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 13 maart 2005 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 28 november 2004.
4. Ingekomen post.
5. Jaarverslag 2004 van de Secretaris.
6. Financieel verslag 2004, verklaring van de Kascontrolecommissie.
7. Bestuursverkiezing.
8. Overdracht oorkonde door mevrouw A.A. Jonkers - Niehoff
9. Activiteiten 2005.
10. Rondvraag.

PAUZE.

11. Presentatie.

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

Ad 5. Jaarverslag 2004.

Op 1 januari 2004 telde de Doerakclub 284 leden en 9 donateurs. Gedurende het jaar werden 41 nieuwe leden ingeschreven en één lid werd donateur.

31 leden zegden op en 4 leden werden per 1 januari 2005 uit het bestand verwijderd omdat zij, ondanks herhaald verzoek, de contributie of bijdrage voor 2004 niet hebben voldaan.

Per 1 januari 2005 telde de vereniging 289 leden en 10 donateurs.

De Algemene Ledenvergaderingen werden gehouden op zondag 28 maart en zondag 28 november in Motel Maarsbergen. De voorjaarsvergadering werd bijgewoond door 30 en de najaarsvergadering door 47 leden met hun bemanning.

Tijdens de voorjaarsvergadering werd Greet Bakker gekozen en Martin Wolters herkozen als lid van het bestuur. In september gaf Greet Bakker te kennen dat zij om persoonlijke redenen niet langer deel kon uitmaken van het bestuur.

Tijdens de najaarsvergadering werd Roedi Deinert gekozen als lid van het bestuur. De wisselbeker werd toegekend aan Jan Hoefs als dank voor het meerdere malen organiseren van een Pinkstertocht.

Aan het begin van de zomer bereikte ons het droevige bericht van het overlijden van Pieter Surendonk, die onder het alias "Peet Suur" veel stukjes heeft geschreven voor het clubblad, lid was vanaf de oprichting van de Doerakclub en trouw bezoeker van de ledenvergaderingen.

De Pinkstertochten werden gehouden in Ossenzijl en de Vinkeveense Plassen.

De pinksterzaterdag verliep zonnig, de zondag in Ossenzijl eveneens met als gevolg een knuttenplaag, maar men kon desondanks genieten van een fietstocht en rondvaart met fluisterboten door de Weerribben. De deelnemers in Vinkeveen zagen de rondvaart en de sherrystop verregenen. Een en ander had echter geen invloed op de goede stemming.

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

Het bestuur kwam 4 maal in vergadering bijeen.

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

Ad 6. Financieel verslag 2004, verklaring Kascommissie.

Dit vindt u op één van de volgende bladzijden.

Ad 7. Bestuursverkiezing.

Jan Pennings en Peter v.d. Woude zijn aan de beurt om af te treden.

Jan Pennings stelt zich niet meer herkiesbaar.

Het bestuur stelt voor het mandaat van de penningmeester, Peter v.d. Woude, te verlengen tot de ledenvergadering van komend najaar. Dan kan een nieuw lid van het bestuur gekozen worden die te taken van Peter v.d. Woude overneemt.

Voor deze vergadering draagt het bestuur voor P.(Peter) van Riet en Martin Severin als nieuwe leden van het bestuur. Martin Severin zal volgend voorjaar, na ingewerkt te zijn, het secretariaat van Harry Happel overnemen.

Kandidaatstelling en verkiezing van leden van het bestuur zijn geregeld in Art. 6, lid 2 van de statuten.

Ad 6. Financieel verslag 2004, verklaring Kascommissie.

Exploitatierkening.

Omschrijving	Opbrengsten	Uitgaven
Rente girorekening	-	
Rente plusrekening	-	
Rente kapitaalrekening	233,82	
Advertenties in clubblad	200,00	
Contributies Leden en Donateurs voor 2004	827,00	
Contributies Leden en Donateurs voor 2005	4020,00	
Verkoop technische boeken	12,00	
Verkoop clubvlaggen	235,00	
Lustrum, inkomsten 2004	5,00	
Ajax brandblussers, inkomsten	1018,00	
Algemene kosten		974,93
Kosten ledenvergaderingen		684,30
Kosten clubblad, drukken en verzenden		2431,00
Contributie Kamer van Koophandel		25,70
Kosten Pinkstertochten		485,72
Lustrum, uitgaven 2004, late levering vaantjes		85,30
Kosten Postbank		5,81
Ajax brandblussers, uitgaven		1017,91
Aankoop 328 clubvlaggen		1779,86
Negatief saldo op 31 december 2004	939,71	
	Totaal:	7490,53

Staat van Baten en Lasten

Omschrijving	1 jan. 2004	31 dec. 2004
Girorekening	2.697,34	1.757,63
Plusrekening	-	-
Kapitaalrekening	10.000,00	10.000,00
Negatief saldo op 31 december 2004		939,71
	Totaal:	12.697,34

Ad 8 Tijdens de najaarsvergadering van 2002 presenteerde mevrouw A.A. Jonkers – Niehoff een Doerakoorkonde uit 1977. Zij wil deze oorkonde thans aan het Bestuur van de Doerakclub overdragen.

Ad 9. Activiteiten 2005.

Roedi Deinert wil een Pinkstertocht organiseren in Kuinre. Verdere bijzonderheden vindt u elders in dit blad.

Van 17 augustus tot 22 augustus a.s vindt Sail Amsterdam 2005 plaats.

Voor leden van de Doerakclub bestaat de mogelijkheid om een ligplaats te reserveren bij de W.V. Amsterdam gelegen aan de Nieuwe Meer. Op 10 minuten wandelen is een tramhalte vanwaar u de stad en het Centraal Station kunt bereiken.

Reserveren van een ligplaats kan uitsluitend via ons lid W. (Wim) F.P. Tenge, Tel. 023-5636075.

Website van de W.V. Amsterdam: www.wvamsterdam.com

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. Presentatie.

Roedi Deinert zal ons een en ander vertellen over accu's

MEDEDELINGEN

Ledenlijst.

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

Contributie

Leden en donateurs die tot nu toe verzuimd hebben de contributie of bijdrage voor 2005 te voldoen vinden een herinnering in de vorm van een acceptgiro bijgesloten. Zij worden verzocht dit per omgaande in orde te maken. Het bespaart de Penningmeester extra werk en Uzelf € 3,= rappèlkosten later dit jaar. Als de gegevens op de acceptgiro onjuist zijn wordt u verzocht dit op de voorzijde van de acceptgiro te verbeteren.

Clubwimpels

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

NOTULEN VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN DE DOERAKCLUB

GEHOUDEN OP 28 NOVEMBER 2004 TE MAARSBERGEN

1. **Opening.** De voorzitter, Rien Wienk, opent om 14:05 uur de vergadering met een woord van welkom voor de aanwezigen. Hij herinnert aan de aankondiging in het clubblad over de weinig rooskleurige toekomst van de Doerakclub. Gelukkig hebben zich drie kandidaten voor het bestuur gemeld. Eén van hen wordt deze middag voorgedragen voor verkiezing, een andere zal, na verkiezing komend voorjaar, te zijner tijd het secretariaat overnemen. We zochten nog een penningmeester en hebben waarschijnlijk iemand gevonden die geen nee heeft gezegd. Greet Bakker heeft zich teruggetrokken als bestuurslid. Zij heeft een pols gebroken en daarna een TIA gehad.
Na de pauze zal "de schoolmeester uit Kuinre" die o.a. geijverd heeft voor de nieuwe sluis in Kuinre een presentatie houden. Wie na de rondvraag wil vertrekken wordt verzocht dit te doen tijdens de pauze, niet tijdens de presentatie omdat dit zeer storend werkt.
2. **Mededelingen.** De voorzitter meldt dat 3 leden niet meer onder ons zijn. Peter Surendonk schreef stukjes in het clubblad en was een trouwe bezoeker van de ledenvergaderingen waar hij een bijdrage leverde met opbouwende kritiek, en de familie Harmsen die op 9 april in Duitsland bij een ongeval om het leven kwam. Peter v.d. Woude laat weten dat de echtgenote van een van onze leden, mevr. Karola Velthuizen-Veringa, is overleden. Zij was medeauteur van de Cursus Vaarbewijs van de ANWB.
De vergadering neemt staande een minuut stilte in acht om onze vrienden te gedenken.
Op verzoek van de voorzitter stellen 6 nieuwe leden zich voor en worden met applaus welkom geheten in de Doerakclub. Voorts melden zich 12 gegadigden voor tafelreservering na de vergadering.
3. **Notulen van de vergadering van 28 maart 2004.** Dhr. Frequin dankt de penningmeester voor de in het clubblad opgenomen toelichting inzake de financiering van de lustrumviering. Het financieel verslag over 2003 dient gecorrigeerd te worden, wordt dit verslag gecorrigeerd? De penningmeester vraagt dhr. Frequin zitting te nemen in de kascommissie, dan krijgt hij de nodige toelichting tijdens de kascontrole komend voorjaar.
4. **Ingekomen post.** Behalve de reeds genoemde berichten van overlijden is er geen post ingekomen. Er is bericht van verhindering ontvangen van de leden Paardekooper, Sybesma, V.d. Zanden, Luitjes en Hoefs.
5. **Benoeming kascontrolecommissie.** De Voorzitter vraagt dhr. Hovener reservelid te worden van de kascommissie. Dit omdat dhr. Hovener mogelijk in de toekomst penningmeester wordt. Dhr. Hovener stemt toe, de vergadering gaat met applaus akkoord.
6. **Bestuursverkiezing.** Rien Wienk zal, omdat Greet Bakker niet langer beschikbaar is, voorlopig optreden als voorzitter ad interim. Komende jaren zullen een aantal zittende bestuursleden aftreden. Roedi Deinert stelt zich voor, en is in principe bereid om lid van het bestuur te worden ondanks dat zijn benoeming niet bijdraagt aan de verjonging van het bestuur. Hij heeft inder tijd meegewerkt aan de organisatie van de lustrumviering in Lelystad. De vergadering gaat met applaus akkoord met zijn benoeming.
Een van de nieuwe leden vraagt waarom iemand, die misschien al jaren lid is, geen lid kan blijven als hij zijn Doerak verkoopt. De secretaris legt uit dat dit een besluit was van de Ledenvergadering nadat er geharrewar was ontstaan over het deelnemen aan Doerakevenementen met andere typen schepen dan Doerakken. Dhr. Parreira vindt dat het bezit van een Doerak het bindend element is tussen de leden. De voorzitter herinnert er aan dat de Doerakclub is

opgericht door eigenaren van een bepaald model motorboot, de Doerak, anders worden we een soort KNMC.

7. **Activiteiten 2005.** De voorzitter laat weten dat er nog geen plannen zijn gemeld voor 2005. Ter informatie aan de nieuwe leden, met Pinksteren worden er 2 á 3 tochten georganiseerd. Initiatiefnemers graag bijtijds melden voor de voorjaarsvergadering. Komende zomer wordt er weer een 11 stedenweek georganiseerd door W.V. de Meeuwen in Leeuwarden. Aanmelden voor deelname bij W.V. De Meeuwen.
De secretaris overhandigt Rien Wienk nu de penning voor het organiseren van de Pinkstertocht in Ossenzijl. Rien Wienk bedankt de deelnemers voor de medewerking. Hij heeft tijdens deze tocht kennis gemaakt met Dhr. Bert Hosson. Deze heeft al bijdragen geleverd voor het laatste clubblad en zal in de toekomst de redactie overnemen.
Jan Hoefs krijgt de penning voor de organisatie van de Pinkstertocht op de Vinkeveense Plassen. Omdat Jan niet aanwezig is neemt mevr. Hovener de penning namens hem in ontvangst.
8. **Wisselbeker.** De voorzitter heeft een probleem. De wisselbeker is toegekend aan een lid dat zich in de afgelopen jaren verdienstelijk heeft gemaakt voor de Doerakclub met de organisatie van Pinkster- en zomertochten en als lid van de kascontrolecommissie. Dit lid is de niet aanwezige Jan Hoefs. Mevr. Hovener neemt ook de beker namens Jan in ontvangst alsmede de bloemen voor Jans echtgenote.
9. **Rondvraag.** Dhr. Hoekstra vraagt of de T.C. zich al bezig gehouden heeft met de plaatsing van een vuilwatertank in de Doerak. De voorzitter antwoordt dat het nog niet vast staat dat dit voor oudere schepen verplicht wordt. Nieuwe schepen die vanaf 2006 geleverd worden zijn verplicht een vuilwatertank te hebben. Een lid laat weten aan de achtersteven een vuilwatertank met zwemplateau te hebben aangebracht. De tank kan geloosd worden in het schroefwater. Dhr. Boskma heeft een nieuwe Doerak met vuilwatertank, maar deze is niet aangesloten door de werf omdat "dit nog niet hoeft".
10. **Sluiting.** Om 15:15 uur sluit de voorzitter het officiële deel van de vergadering en kondigt een pauze aan tot 16:00 uur.

Na de pauze weet dhr. G. van der Veen uit Ossenzijl een groot gezelschap anderhalf uur te boeien met zijn met dia's geïllustreerde verhandeling over Kuinre en omgeving en zijn gevecht met hoge en lage overheden om de sluis in Kuinre te doen herstellen zodat Linde (Overijssel) en Tjonger (Friesland) weer met elkaar verbonden zijn.

Santpoort, 30 november 2004

Voorzitter

Secretaris

Groene DTP-motoren

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

Technische documentatie

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

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

-0-0-0-0-



Tijdens de vergadering van 28-11-2004 is de wisselbeker opnieuw uitgereikt.

De gelukkige is deze keer Jan Hoefs, voor de doerakvaartochten, die hij reeds meerdere malen met veel succes heeft georganiseerd.

Door zijn afwezigheid werd de beker voor hem in ontvangst genomen door Riet Hovener.

Periodiek DOERAKCLUB scheepsjournaal

Van de redactie.

We zijn weer allemaal ontwaakt uit onze winterslaap en zien het nieuwe vaarseizoen vol spanning en optimisme tegemoet.

Wij hopen allemaal dat het, in tegenstelling tot het achter ons liggende kwakkelende winterweer, een mooie en zonnige zomer gaat worden. Om de agrarische wereld van dienst te zijn kunnen we er mee akkoord gaan dat het alléén gedurende de nacht regent. Dit is voor het gewas goed en een pittig buitje kan ons dan, tijdens onze welverdiende slaap, een prettige afkoeling geven.

Maar ja, teken het maar eens uit, we zijn en blijven sterk afhankelijk van de grillen van moedertje natuur. Daar kunnen ze in Azië helaas van meepraten!!!

Bent u al klaar met de boot? Er zijn altijd wel grote en kleine klussen aan onze schepen te verrichten en die je dan met een Big Smile zal uitvoeren, het is immers altijd weer een positieve belevenis als je de boot onder je handen ziet opknappen en je de boot tegen je hoort zeggen "schipper we gaan er weer fijn tegenaan!!!."

Ik denk dat een aantal van u weer aan het rondstruinen is geweest op de watersportbeurzen. Heeft u weer belangrijke en waarschijnlijk nutteloze inkopen gedaan? Geeft niks, misschien kunt u het later toch nog gebruiken!!!???

We hebben voor dit voorjaarsnummer weer ons best gedaan om er een leuk blad van te maken.

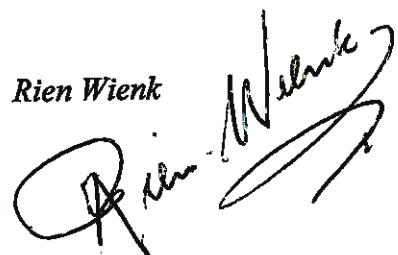
De samenwerking met Bert de Hosson loopt als een trein en ik denk dat hij straks de hele redactie kan en wil overnemen.

Helaas is de informatie over de recreatievaart grotendeels gewijd aan de noordelijke provincies. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat er in de rest van Nederland op dit gebied niets gebeurt.

Laat het ons eens weten wat er in uw regio gaande is, plus er de dagbladen eens op na en het clubblad van uw watersportvereniging kan ook een goede bron van informatie zijn.

Behouden vaart!!!!!!!!!!

Rien Wienk



BPR Binnenvaart Politie Reglement

Dit Reglement is aangepast en gemoderniseerd waardoor het beter leesbaar is geworden. Zonder aanspraak te maken op volledigheid volgen hier enkele veranderingen.

Een groot schip is een schip niet zijnde een klein schip.

Een klein schip is een schip korter dan 20 meter met uitzondering van:

Een klein schip dat een groot schip sleept, assisteert, duwt of langs zijde vastgemaakt meevoert. (Gewijzigd);

Een passagiersschip;

Een veerpont;

Een vissersschip of

Een duwbak.

Een sleepboot korter dan 20 meter dat geen groot schip sleept enz. is een klein schip evenals een klein schip dat uitsluitend kleine schepen sleept.

Een passagiersschip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren is een groot schip.

Een passagiersschip korter dan 20 meter moet overdag een naar alle zijden zichtbare gele ruit voeren om aan te tonen dat het een groot schip is.

Een klein schip dat in een kanaal of vaargeul duidelijk stuurboord wal houdt hoeft niet voor een groot schip uit te wijken. (Gewijzigd).

Nieuw is ook dat grote schepen hinderlijke waterbewegingen moeten vermijden bij kleine schepen die gemeerd of voor anker liggen.

Een groot schip moet nu, indien nodig, ook voor kleine schepen het blauwe bord tonen en het kleine schip moet dan voorrang verlenen aan het grote schip door over te steken naar de andere kant van het vaarwater of buiten de betonde geul te gaan varen. (Gewijzigd).

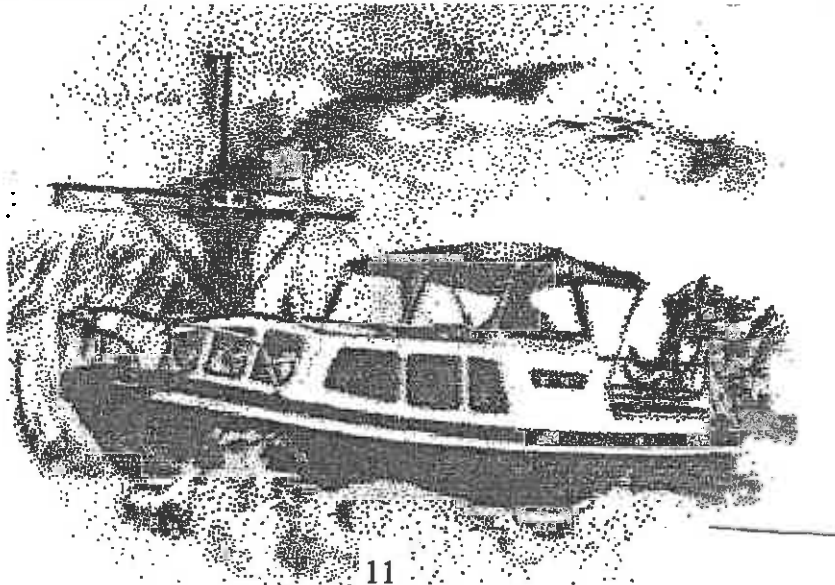
Op wateren genoemd in bijlage 9 van het BPR (drukke vaarwegen) moeten kleine schepen gebruik maken van marifoon en radar.

Als een klein schip een marifoon aan boord heeft moet het er ook gebruik van maken.

Een klein schip met marifoon heeft een uitluister- en communicatieplicht, geen meldplicht.

Dit is slechts een korte opsomming. U bent verplicht het nieuwe BPR aan boord te hebben, bijv door de Wateralmanak 2005, deel 1 aan te schaffen.

Door de bevoegde instanties zal worden gecontroleerd op het aanwezig zijn van de vereiste documenten. Dit geldt ook voor het marifooncertificaat en de vergunning voor de marifoon.



Uitsluitend voor 60-plussers.

Overpeinzing

Oud **WORDEN**, dat is en zegen, wilde mijn moeder in haar goede jaren nog wel eens zeggen, maar over oud **ZIJN** liet zij zich (ze mocht 90 jaar worden) heel wat minder enthousiast uit.

Na enig nadenken – nu ik zelf in die laatste fase ben aangeland – kan ik daar best begrip voor opbrengen.

Oud **WORDEN** kan een hele prettige gewaarwording opleveren. Het biedt een toekomstperspectief ; pensioenering, vrije tijd, lange vakanties en wellicht mooie reizen, en wat dies meer zij...

Oud **ZIJN** biedt dit perspectief bepaald niet, enkele uitzonderingen wellicht daargelaten. En ik denk, dat het mindere enthousiasme van mijn moeder daarop terug te voeren is.

Oud **ZIJN** brengt toch, maarmate de jaren vorderen, toenemende beperkingen met zich mee. Dat werd ik mij weer eens terdege bewust, toen wij – uitgenodigd bij een goede kennis – een mooie videofilm mochten zien, die hij had opgenomen tijdens een heerlijke vaartocht door Hollandse dreven en die leidde via de Braasem naar Gouda en de Hollandse IJssel naar de Lek bij Vianen en verder stroomopwaarts in alle rust naar Arnhem en naar de IJsselkop om daarna stroomafwaarts die fraaie rivier tot het einde te bevaren. De terugtocht werd gemaakt via de Randmeren, waar ook geen enkel mooi of interessant plekje werd overgeslagen.

Deze tocht hebben wijzelf denk ik wel vijftien maal gemaakt en het zien van deze werkelijk heel fraai gemonteerde videofilm maakte weer veel herinneringen bij ons wakker. Ook werden wij ons weer wat meer bewust van de beperkingen, die nu mede ons leven bepalen.

Wij hebben nog steeds onze boot – dezelfde waarmee wij die tochten maakten – en theoretisch zou dat ook nu nog kunnen, maar wij durven niet meer zo ver van huis. De Kaag, Braassem en Westeinder bepalen nu ons vaargebied en ook blijven wij bijna nooit meer langer dan hooguit vijf dagen van huis.

Nu zeggen kennissen – en dat klinkt heel logisch – "wanner je wel kan varen in dat vaargebied, dan kan dat ook op de rivieren of iets minder ver weg naar de Vecht en Loosdrecht. En wanneer jullie vijf dagen aan boord kunnen verblijven, dan kunnen dat er ook wel tien zijn".

Tja, daar denk ik 's winters ook wel eens over, maar wanneer het seizoen weer begonnen is, dan kijk ik er weer heel anders tegenaan en dan trek ik opnieuw mijn grenzen.

Een keertje naar Amsterdam, maar mijn oude club De Koenen – waar ik nog steeds lid van ben – en een keertje naar Katwijk, wanneer daar ten minste plaats is.

Ook Nieuwkoop durf ik nog wel te bezoeken en als ik dat doe, voel ik me spekkoper tussen mijn leeftijdgenoten.

Maar daar houdt het dan verder ook wel mee op.

Daarbij komt, dat er langs het water veel winkeltjes verdwenen zijn.

Je moet soms wel erg ver lopen om je dagelijkse behoeften aan boord te krijgen en dat is voor ons een groot bezwaar.

Lig je op de Kaag, dan is er in de Leede bij Warmond meestal geen plek om af te meren om boodschappen te doen en als dat bij uitzondering wel een keer lukt, moet je ook daar een heel eind lopen.

Een tweede mogelijkheid was heel lang Rijpwetering, maar ook dat is voorbij.

Wanneer je niet toevallig die mobiele winkel treft die daar – naar ik hoorde – driemaal per week, vroeg in de morgen, voorbij komt, dan krijg je daar geen brood, niets erop en niets te drinken erbij.

Dan wordt je door een voorbijganger die je aanschiet, doorverwezen naar Oude Wetering, want daar moeten zij nu ook altijd naar toe...

Goed, dan maar naar Oude Wetering.

Afmeren in de buurt van de pont en dan heb je weer niets een beetje dichtbij.

Dan moet je zeker een minuut of twintig lopen om bij de Supermarkt te komen.

Dit schept voor ons problemen, waar wij vroeger nooit bij hebben stilgestaan.

Wanneer wij nu een paar dagen weggaan, dan breng ik voor die tijd brood en beleg aan boord en nog wat onmisbare zaken, die in de koelbox wel op kwaliteit blijven.

En dan zoeken wij voor het avondeten een leuk restaurantje op, zoals die nog wel langs het water te vinden zijn.

En dan komen wij niets tekort.

Daarna zoeken wij een afmeerplek voor de nacht.

Op de Kaag vinden wij die aan de Oude Kooi van de Unie van Watertoeristen en zijn wij wat verder van huis, dan zoeken wij een passantenwal of -steiger of wij gaan naar de dichtstbijzijnde jachthaven.

Terug in onze thuishaven kan het zijn, dat wij daar ook nog een nachtje blijven slapen, wanneer wij daar wat kennissen treffen waarmee we nog gezellig de avond kunnen doorbrengen.

Maar dan hebben wij het wel weer even gehad !

Dan wenkt het heerlijke eigen bed, de comfortabele bank en de dito douche.

Wij blijven dan een weekje of iets langer thuis en maken dagtochtjes met de boot om er daarna weer eens een paar dagen opnieuw op uit te trekken, wanneer het weer ons lonkt.

Zo blijven wij contact houden met ons grootste genoegen, het watertoerisme, dat zo'n belangrijke factor in ons leven is geweest.

Mijn advies moet daarom zijn : geniet zo lang mogelijk van je boot.

Geniet ook van het oud **WORDEN**, maak plannen en voer ze uit.

En wanneer je dan echt oud **BENT**, koester dan Uw zegeningen en Uw herinneringen door op mooie dagen los te maken en de frisse wind om Uw hoofd te laten waaien.

Dat is de manier om in de **WINTER** van Uw leven van de **ZOMER** te genieten.

En daarvoor hoeft U niet persé ver van huis

Uithoorn, 6 maart 2003

Peet Suur.

Bij het overlijden van mevrouw Karola Velthuisen – Veringa

In de najaarsvergadering van 28 november l.l. hebben kort stilgestaan bij het overlijden van mevrouw Velthuisen. Wij achten het juist om het schrijven van haar echtgenoot de heer G.J.W. Velthuisen onverkort weer te geven. Na lezing, van dit schrijven, zult u het met ons eens zijn dat met het overlijden van mevrouw Velthuisen een watersportster pur sang uit ons midden is gegaan. Wij willen haar postuum danken voor het vele werk dat zij voor ons watersporters heeft verricht.

G.J.W. Velthuisen, Lange Voren 11, 4847 BN Teteringen, Tel. 076-572 94 40, e-mail ghvvelthuisen@hetnet.

Teteringen 24 januari 2005

Geachte heer Wienk,

Tijdens de laatste ALV, op 28 november 2004, schonk u aandacht aan het overlijden van mijn vrouw, waarvoor mijn dank.

U noemde haar als auteur van het boek voor het Vaarbewijs. Op zicht correct, maar dit kan enige aanvulling gebruiken. Haar verbondenheid met de watersport was meer dan alleen dat. Haar hele leven was zij verbonden met de watersport.

Op achtjarige leeftijd behaalde zij haar zwemdiploma. In haar jeugd was zij lid van de waterpadvindsters in Dordrecht waar zij in 1952 assistent leidster en in 1957 leidster werd. Als lid van de Kon. Dordsche Roeivereniging leerde zij op de rivieren roeien in Skif's en Werry's.

In 1965 trad zij in dienst bij de ANWB als secretaresse van het toenmalige Bureau voor Watertoerisme, gehuisvest in het ANWB-kantoor aan het Museumplein te Amsterdam.

Eind zestiger jaren werd dit Bureau overgeplaatst naar het hoofdkantoor te Den Haag. Daar kreeg zij te maken met de vaaropleidingen bij ANWB-erkende zeil- en motorbootvaarscholen en in die functie hield zij toezicht op de kwaliteit van die opleidingen. Dit gebeurde steekproefsgewijze bij die vaarscholen waarbij zij dan met de lesboten meevoer. Om dit met enig gezag te kunnen doen behaalde zij zelf de nodige vaardiploma's

In 1971 het Zeildiploma "A" en het Motorboot-vaardiploma "D".

In 1972 het Motorboot-vaardiploma "E".

In 1973 het diploma Zeilinstructeur.

In 1979 het Motorboot-vaardiploma "F" en het diploma Motorboot-vaarinstructeur.

Tussendoor nam zij in 1970 en 1971 tweemaal deel aan een Wadlooptocht vanuit Pieterburen.

In een later stadium kreeg zij de leiding over de uitgifte van vaardocumenten zoals de z.g. "Vlaggebrieven" en de "ICC's" en "ICP's". Documenten die door sommige landen voor schippers van plezierjachten werden geëist.

In die functie stond zij aan de wieg van het vaarbewijs. Namens de ANWB voerde zij het overleg met de overheid, het Directoraat Generaal voor de Scheepvaart en Maritieme zaken, over de inhoud en de invoering van het vaarbewijs. Door haar grote bekendheid met de inhoud van de verschillende vrijwillige vaardiploma's die er in omloop waren was zij een gewaardeerde gesprekspartner. Mede daardoor kon worden bepaald welke van deze diploma's voldoende niveau hadden om ingewisseld te kunnen worden voor een vaarbewijs, zonder examen behoeven te doen.

Door haar zakelijke en accurate manier van werken verwierf zij bij het ministerie zoveel vertrouwen dat, bij de invoering van het vaarbewijs, het secretariaat aan de ANWB en met name aan haar, werd toevertrouwd.

De overheid wilde dit in het kader van de privatisering niet zelf doen, maar hield wel toezicht bij en op de examens.

In samenwerking met het KNMV, KNMC en de NWB, organiseerde zij de landelijke vaarbewijsexamens en de afhandeling ervan. Later zijn daar, in het kader van diezelfde privatisering, ook de Marifoonexamens bij gekomen.

Tot haar VUT in 1991 heeft zij dit werk op uiterst integere wijze, met volle overgave en gedrevenheid, tot tevredenheid van alle betrokken partijen gedaan.

De voorbereiding van de cursisten op het examen voor het vaarbewijs was in het begin een probleem.

Met de beste bedoelingen werd door cursusleiders een eigen lesprogramma opgesteld dat echter in veel gevallen niet tot het gewenste resultaat leidde. Dit ervarende besloot zij om een cursusboek te schrijven geheel toegesneden op de exameneisen. Omdat haar drukke werkzaamheden daarvoor onvoldoende ruimte boden heeft zij daar menig uurtje thuis aan gewerkt. Het boek werd gelukkig een succes en vrijwel algemeen op de cursussen gebruikt.

Aanvullend heeft zij vervolgens als oefenstof een "vragen- en antwoordenboek" geschreven. Dit gebeurde pas in een later stadium omdat een belangrijke bron hiervoor werd gevormd door de vragen van de reeds afgenomen examens.

Met haar overlijden verloren wij een watersportster in hart en nieren.

Met vriendelijke groet,



15

Gerard Velthuizen.

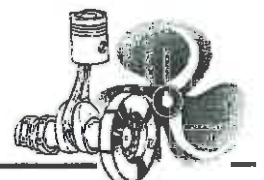
Uw leverancier van :

- 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

Pinkstertocht 2005

Het doel van een Pinkstertocht in 2005 wordt dit keer "De Orchideeën Hoeve " te Luttelgeest.

Verzamelpunt wordt de Kuinre in het dorp Kuinre waar een lange openbare kade als aanlegsteiger te gebruiken is. Er zijn daar helaas geen voorzieningen, zoals toilet en douches , tenzij u er een lange wandeling naar de jachthaven voor over heeft.

Aankomst te Kuinre op zaterdag 14 mei in de loop van de middag.

Tussen 5 en 6 uur in de middag wordt iedere deelnemer verwacht in Restaurant "De Wipkip", net buiten het dorp aan de weg naar Luttelgeest. Hier wordt dan de "Aanmeerborrel" genuttigd, aangeboden door de Doerakclub. De volgende drankjes zijn voor eigen rekening. Daarna volgt een 3 gangen menu à ong. €20,- excl. de genoten drankjes. (Vergeet niet een eventueel dieet of vegetarisch menu te vermelden) Dit diner plus de genoten drankjes worden met u afgerekend door het restaurant.

Op zondag 15 mei gaan we op de fiets of met een taxi (€10,- per rit met 4 personen) naar de Orchideeën Hoeve. (De afstand is ong. 4 Km).

Een ieder wordt om 10.30 uur in de ontvangsthall verwacht, zodat we gezamenlijk naar binnen kunnen.

Bij deelname van minimaal 20 personen kunnen wij een arrangement regelen voor €10,50, waarbij inbegrepen 2x koffie met cake, een kop soep met een broodje ham of kaas, vertoning van een informatiefilmpje en een gratis orchidee toe. Het kassencomplex met orchideeën is onwijs groot; er is dus genoeg te zien (en te kopen) . Als er minder dan 20 deelnemers zijn, zal ik het inschrijfgeld terugstorten en moet iedereen de entree (€ 4,50) en de eventuele koffie en lunch zelf betalen Na terugkomst bij de schepen rond 5 uur in de namiddag is er de gebruikelijke "Sherry Stop ".

Op maandag 16 mei zit het er dan weer op en drinken wij als afscheid de koffie en appeltaart (met slagroom) weer bij "De Wipkip", waarna een ieder zijns weegs gaat.

Inschrijven bij R. Deinert
 Enkhuizerweg 51
 3891CV Zeewolde
 E-mail: r.h.deinert@freeler.nl
 Tel: 036 5226434

Onder vermelding van :

Naam

Adres

Postcode

Plaats

Scheepsnaam

Aantal personen

Eventueel dinerwensen: Zoutarm / vegetarisch of anders.

De aanmelding is geldig zodra de kosten à €10,50 p.p. zijn overgemaakt op rek: 90.45.72.625 ten name van R.H. Deinert o.v.v. Pinkster 2005 Kuinre, op uiterlijk 2 april 2005

WHAT IS IN A NAME.

Toen wij – Iny en Bert de Hosson – bijna veertig jaar geleden in het huwelijksbootje stapten, was dat bootje op dat moment het enige scheepje dat wij hadden. En dat zinde mij eigenlijk helemaal niet !

Ikzelf was namelijk al heel vroeg gek van het water en mede door de handigheid van mijn vader – die timmerman was - in het bezit van een zeilkano, "Fuut" genaamd, waarmee ik als achtjarig jochie de Nieuwe Meer in Amsterdam trotseerde.

Toen ik dertien jaar oud was, kocht mijn vader op Loosdrecht voor mij een oude "kleine" BM, die – na het nodige opkallewaterwerk – ineens bleek te blijven drijven. Ik gaf mijn boot de naam "Stern" en tot mijn diensttijd bij de Marine heb ik er heel veel plezierige tochtjes mee gemaakt. N.B. De namen "Fuut" en "Stern" verwijzen niet echt naar een ornithologische interesse, maar meer op gemakzucht : er voeren er wel meer rond en dan is het gemakkelijk kiezen !

Tijdens mijn marinetijd leerde ik in Hoek van Holland mijn vrouw Iny kennen en niet veel later stapten wij dus in het eerder genoemde huwelijksbootje. Maar geld voor een ander – echt – scheepje was er toen niet (zelfs niet om af en toe een bootje te huren op Loosdrecht) en pas toen wij drie jaar later van Hilversum naar Schermerhorn verhuisden kwamen wij iets ruimer bij kas te zitten.

Iny vond varen gelukkig ook wel leuk en na een jaartje met een klein zeilvletje wat op het Alkmaardermeer gescharreld te hebben (het ding was zo klein, dat ik het niet de moeite waard vond om het een naam te geven) kon ik in 1970 in Amsterdam voor een redelijk bedrag een heuse oude houten zeilsloep kopen. Deze 9 meter lange, eiken zeilsloep heette "La Valetta" (naar de hoofdstad van Malta) en was volgens een artikel, dat in 1968 in de Waterkampioen verscheen - en waarin de gehele op- en inbouw van deze sloep nader werd besproken – een voormalige reddingsloep van het Italiaanse passagiersschip "Andrea Doria". En omdat het ongeluk brengt om een scheepsnaam te veranderen lieten wij het maar zo.

Het varen met en werken aan de "La Valetta" was echter niet altijd een onverdeeld genoegen. Na – weer - een grondige renovatie, die bijna een jaar duurde kreeg onze sloep een ligplaats in Monnikendam. Voorzien van een boegspriet voerde het schip volgetuigd een kluiver, een fok, een grootzeil en een topzeil, terwijl er ook nog waterzeilen bij waren. En dat waren allemaal nog ouderwetse, bruine getaande zeilen en om die zonder lieren omhoog te krijgen was zwaar werk. En aangezien opkruisen door de slechte aan-de-windse eigenschappen ook niet optimaal ging, waren wij eigenlijk alleen maar op ruim water in staat om lekker ontspannen te zeilen.

Dus na een jaar werd de sloep weer verkocht en kochten wij een nieuw, polyester kimkielertje uit Hongarije, een Balaton 17. Aangezien ik toen nog een grote zwarte baard met dito snor had, vond Iny het wel een leuk idee om ons nieuwe scheepje "Snor" te noemen. Er was een grote wegtrailer bij en wij hadden al visioenen van zeilen op de Middellandse Zee of de Italiaanse meren. Maar het ritje met de boot achter onze Volkswagen vanaf Veere (waar de boot lag) naar Schermerhorn was zo'n nachtmerrie, dat wij daar maar direct van af zagen...

Maar goed, Friesland was ook erg leuk en wij gingen daar al jaren heen, dus nu ook maar weer die kant op. Vanuit onze ligplaats in Hoorn over het IJsselmeer naar – meestal - Stavoren, dan Friesland door, soms een stukje Waddenzee en via de Randmeren weer terug naar Hoorn.

Kort en goed, de "Snor" hebben wij drie jaar gehad en ondanks dat het een lief en stevig scheepje was wilden wij toch wel wat groters en bestelden in 1974 bij jachtbouw Moedt in Sneek een nieuw, stalen zeilschip, een Sneekermeer van acht meter en weer met bruine zeilen, maar ditmaal van Dracon en met een lier voor de vallen en schoten.

Aangezien wij zwart voor een boot een mooie kleur vonden – en nog steeds vinden – kreeg dit schip de naam "Black Molly", een klein, zwart tropisch visje.

Ook met deze zeilboot gingen wij weer veel naar Friesland en omstreken en ook nu vermaakten wij ons prima met het ruime, maar ook trage schip.

In 1978 verhuisden wij maar weer eens, ditmaal naar Lelystad en wij kochten – met het oog op langere tochten naar Engeland en Denemarken – bij Haarsma in Warmond opnieuw een zeiljacht, ditmaal een Jeanneau van zo'n 10 meter, een heel snel en zeker voor die tijd erg comfortabel polyester schip met teak dekken. Aangezien deze schepen uitsluitend in het wit leverbaar waren doopten wij haar "Moby Dick", naar de beroemde witte walvis. Met dit heb ik diverse prijzen gewonnen in o.a. de 24-uurs race en de Single Handrace.

Maar langzaam maar zeker ging de lol van het steeds maar in weer (naar ons gevoel steeds meer kouder, mistiger en regenachtiger) en wind (storm uit het zuid-westen) in regenpakken gehuld en met laarzen aan schoten aan te moeten trekken, schuin moeten hangen, uren niets anders zien dan golven en altijd wind tegen er – vooral bij Iny – langzaam maar zeker vanaf.

Na rijp en "rustig" beraad besloten wij over te gaan tot de aanschaf van een motorboot, wat zeker voor mij als zeilfanaat een hele stap was.

Maar het schip verkopen was niet zo gemakkelijk en uiteindelijk hebben wij ons mooie zeilschip geruild voor een motorjacht, een Neptunus 107 van zo'n elf meter lang.

Weliswaar een prachtig jacht met zelfs een heus bad aan boord, maar wij voelden ons er toch niet echt mee op ons gemak, te groot en te protserig met z'n twee motoren en flying bridge. Het schip heette "Salona" (een samenvoeging van de namen van de kinderen van de vorige eigenaar) en dat lieten wij maar zo, want wij zouden er toch niet lang mee varen (hoewel het varen met een motorboot mij eigenlijk ook wel goed beviel, je zag nog eens wat onderweg...).

En inderdaad, toen wij een jaar later in 1984 van Lelystad naar Muiden gingen verhuizen werd de Neptunus weer snel verkocht en kochten wij bij Pro Aqua in Meppel onze eerste Doerak, een 700 OK.

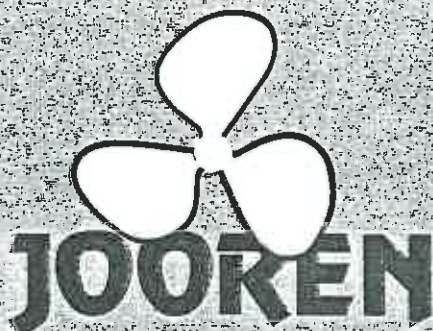
Dit was – maar dat hoef ik in het clubblad van de Doerakclub niet uit te leggen – precies wat wij zochten. Een recht toe, recht aan scheepje, geen poespas, veel ruimte, lekker dicht op het water, een open kuip (daar zweren wij bij...), brede gangboorden, makkelijk af te meren, perfect !!!

En dit schip noemden wij "Snuif" !!

Waarom "Snuif"?

Hoewel vele vrienden en kennissen (en zij niet alleen) direct dachten aan geestverruimende middelen en wij – varend door Amsterdam – herhaaldelijk werden aangeroepen door potentiële gebruikers met de vraag "wat kost het per gram" heeft deze naam niets te maken met het gebruik van cannabis etc.

JOOREN SCHEEPSSCHROEVEN 'DE SCHROEVEN DOKTER'



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

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

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

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



ATTENTIE!

STUUR UW BESCHADIGDE SCHROEF OP!

(VOORDELIG MET DE P.T.L. BIJV. 70 KG VOOR CA. 75,-)

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

In 1972 – wij woonden toen nog in Schermerhorn – kreeg ik via een collega op mijn werk een klein, in het bos gevonden, hondje mee naar huis.

Hoewel Iny er eerst niet direct blij mee was, ging dat gauw over en werd dit hondje - een bastaard duitse staander - onze trouwe levensgezel.

En omdat hij in het begin veel moest niezen noemden wij hem "Snuif".

Snuif ging overal mee naar toe op onze zeiltochten en hij vond niets mooier dan bij slecht weer voorop de boot te gaan zitten, terwijl het buiswater over hem heen sproeide.

Hij schudde dan snuivend zijn kop en bleef ijzerenheinig zitten.

En omdat hij niet bang voor water, altijd zindelijk, goed waaks en toch ook lief voor iedereen was konden wij hem overal mee naar toe nemen en was hij de ideale scheepshond.

Snuif is bijna achttien jaar geworden en toen hij in 1989 stierf was dat een hard gelag voor Iny en mij. Wij hebben daarna ook nooit meer een hond willen hebben.

Maar wel weer een ander schip.

Na onze verhuizing in 1988 naar Amsterdam kochten wij een caravan in Loosdrecht en verkochten wij onze Doerak 700.

En na gedurende enkele jaren geen "echte" boot te hebben gehad – wel een klein zeilbootje, een Schakel en een motorsloepje bij onze caravan in Loosdrecht, die allen uiteraard ook "Snuif" werden genoemd, huurden wij regelmatig een Doerak bij Connie en Teus Smits van Holiday Boatin in Sneek.

Toen ik de VUT-leeftijd naderbij zag komen kochten wij een huis in Friesland, in Workum. Dat hadden wij veertig jaar geleden al afgesproken : wanneer ik niet meer hoeft te werken dan gaan wij in Friesland wonen !

En nu wij dus een huis aan het water hadden gekocht, moest er natuurlijk weer een boot komen en uiteraard weer een Doerak.

In 2000 konden wij een voormalige huurboot, waar wij vaak in hadden gevaren, van Holiday Boatin kopen en die kans lieten wij niet voorbij gaan.

Het werd een Doerak 850 OK en uiteraard noemden wij haar weer "Snuif".

En nu varen wij sinds het voorjaar van 2003 rond in een hele nieuwe Doerak, die wij hebben laten bouwen bij Doerak Sneek.

Een prachtige - uiteraard zwarte - luxe 900 met open kuip en alle mogelijke voorzieningen aan boord.

Misschien wel niet geheel volgens de oude Doeraktraditie van soberheid, maar wij vinden het een fantastisch schip, dat door Connie en Teus Smits met liefde en vakmanschap is gebouwd. En de naam ??

Wat dacht u, "Snuif" natuurlijk !!!

Bert de Hosson.

Vuilwatersoap

We zetten onverdroten onze vuilwatersoap voort en we willen beginnen met het artikel van Peter v/d Riet een lid van onze Doerakclub, die als hij niet met zijn Doerak op stap kan gaan, zijn dagelijkse bezigheden heeft bij het Ministerie van VROM.
Een betere berichtgeving vanuit een ambtelijke bron kunnen we ons niet wensen!!!

Vragen naar aanleiding van de vuilwatertank.

In het najaar van 2004 verschenen er berichten in de media over een verplichte vuilwatertank in pleziervaartuigen. Met dit artikel wil ik een aantal vragen beantwoorden die waarschijnlijk bij velen leven. Als basis voor dit artikel heb ik gebruik gemaakt van de beantwoording door het Ministerie van VROM van de in de tweede kamer gestelde vragen. Uit de 21 vragen die zijn gesteld heb ik de meest relevante vragen gekozen. Het is daarom dat de nummering van de vragen niet altijd doorloopt.

Eerst wil ik even iets rechtzetten. De vuilwatertank is eigenlijk een oplossing en geen maatregel. De maatregel is "Het lozingsverbod op toiletwater van recreatieve vaartuigen" Om hieraan te voldoen zou je een vuilwatertank kunnen installeren (of heel lang je plas op kunnen houden).

Bij het uitwerken van de vragen kwam ik ook andere interessante zaken tegen waarvan je geen weet hebt dat die spelen. Zo werden er ook uitspraken gedaan over registratiessystemen voor schepen. Ook merk je dat niet alle kamerleden zich "verbonden" voelen met de watersport.

Voor de goede orde, de auteur van dit artikel is zeker geen voorstander van deze in zijn ogen waanzinnige maatregel! Sinds die maatregel stap ik 's ochtends met gemende gevoelens het Ministerie van VROM binnen om aan het werk te gaan.

Vraag 1: Is het "lozingsverbod op toiletwater van recreatieve vaartuigen Europees gecoördineerd?

Antwoord: Neen! Het lozingsverbod is noodzakelijk om aan een aantal Europese maatregelen, zoals de Zwemwaterrichtlijn te kunnen voldoen

Vraag 2: Gelden de maatregelen ook voor de buitenlandse recreatievaart?

Antwoord: Ja, ook voor buitenlandse schepen die Nederland aandoen geldt het lozingsverbod.

Vraag 3: Hoe wordt omgegaan met de plaatsing van mobiele toiletten en vuilwatertanks in oude en historische schepen, gezien eventuele technische onmogelijkheden en/of rentabiliteit van de investering.

Antwoord: Oude historische schepen (van voor 1950) zijn uitgezonderd van het lozingsverbod.

Vraag 4: Waarom wordt er onderscheid gemaakt tussen bestaande schepen en nieuwe (nog te bouwen) schepen. *Toelichting:* vanaf 2006 moeten de nieuwe boten voorzien zijn van een vuilwatertank.

Antwoord: Met de koepels van de pleziervaart is afgesproken dat het onderscheid niet in de regelgeving wordt opgenomen. D.m.v. een convenant zal geregeld worden dat per 2006 de nieuwe schepen voorzien zijn van een vuilwatertank.

Op de HISWA 2005 zal deze worden getekend. \De maatregel zelf wordt met ingang van 2009 van kracht.

Vraag 7: Is er voldoende opvangcapaciteit voor het vuile water?

Antwoord: Houders van bestaande vuilwater opvang klagen dat de vuilwaterinstallaties vrijwel niet gebruikt worden. Door de maatregel zal het aanbod stijgen en zal ook het aantal voorzieningen toenemen en daarmee ook de capaciteit.

Vraag 8: zijn er in 2006 voldoende walopvangvoorzieningen?

Antwoord: er zijn nu 300 afgiftepunten in Nederland. Door de maatregel zal dit aantal toenemen.

Vraag 9: Welke bijdrage levert de lozing van toiletwater vanuit de pleziervaart landelijk gezien voor de vervuiling van het oppervlakte water?

Antwoord: De belasting met zuurstofbindende stoffen en nutriënten bedraagt 1%. Dit getal is echter niet relevant. Door samengaan van onderhavige lozingen zowel in plaats (recreatiewater, veelal kleinwater) als in tijd (met name bij mooi weer) met andere vormen van waterrecreatie zoals zwemmen is de invloed van deze lozingen op lokale bacteriologische waterkwaliteit vele malen belangrijker. Andere bronnen van bacteriële verontreiniging zijn riooloverstorten, effluenten van waterzuiveringinstallaties, landbouw en vogelpoep. Riooloverstorten spelen vooral een rol in periodes van hevige regenval, wanneer over het algemeen weinig wordt gezwommen. Op een mooie zomerdag op een recreatieplas zal de invloed van de toiletwaterlozingen van de recreatievaart op een bacteriologische waterkwaliteit groot zijn. Bovendien is het gewoon vies en voor zwemmers een onprettige gedachte te zwemmen in het verdunde toiletwater van mederecreanten.

Vraag 10: Er wordt aangegeven dat de pleziervaart, landelijke gezien een relatief kleine bron is voor vervuiling, maar wel degelijk van belang is voor de zwemwaterkwaliteit. Kan met concrete meetbare gegevens worden aangetoond dat met de lozingen de normen van de EU-zwemwaterrichtlijn onder druk komen te staan.

Antwoord: Recent zijn door het RIZA metingen uitgevoerd naar de invloed van pleziervaart op de zwemwaterkwaliteit. Op de Vinkeveense plassen is in augustus en september van 2004 de bacteriologische waterkwaliteit bepaald nabij concentratieplaatsen van pleziervaartuigen. In het betreffende gebied (waar ook wordt gezwommen) blijken de lozingen van de recreatievaart sterk bepalend voor de bacteriologische waterkwaliteit. De gemiddelde rekenkundige waarde voor E.coli lag op 1100 kve/100ml, de norm voor veilig zwemwater ligt op 500 kve/100ml. Deze norm mag met 5% worden overschreden. In het geval van Vinkeveen is de norm zwaar overschreden.

Vraag 11 Weegt de investering in toiletvoorzieningen op deze pleziervaartuigen op tegen het beoogde milieurendement.

Antwoord: Het gaat hier om pleziervaart, een luxe activiteit tegenover hygiëne en volksgezondheid. De kosten van inbouw van een vuilwatertank of mobiel toilet zijn in relatie tot de totale kosten van de desbetreffende vaartuigen gering. Een economische investering versus rendement slaat dan ook in alle gevallen door naar het milieurendement.

Vraag 14: Wat is mogelijk de financiële bijdrage van de overheid voor inbouw van een vuilwatertank bij een pleziervaartuig?

Antwoord: De Rijksoverheid heeft in eerder stadium al kenbaar gemaakt dat zij niet zal voorzien in een landelijke financiële bijdrage voor booteigenaren die op vrijwillige basis overgaan tot het inbouwen van een vuilwatertank. De overheid beroept zich op het principe "De vervuiler betaalt"

Vraag 18: Op welke wijze zou en mogelijk verbod op lozing van toiletwater door de recreatievaart kunnen worden gehandhaafd?

Antwoord: het verbod zal kunnen worden gehandhaafd door de waterschappen, de regionale directies van Rijkswaterstaat, de politie te water en de reguliere politie. **Dit kan uiterzard alleen in heterdaadsituaties.** Door communicatie en voorlichting wordt ook getracht een mentaliteitsomslag bij de watersporters te bewerkstelligen.

Vraag 19: Kun u aangegeven of er op termijn gestreefd wordt naar een registratie van de naar schatting 260.000 pleziervaartuigen in Nederland om de controle van het lozingsverbod te kunnen handhaven.

Antwoord: Er vindt op dit moment overleg plaats over mogelijke registratie van pleziervaartuigen. Dit is gericht op de verplichte registratie van speedboten, jetski's en snelle motorboten, die sneller gaan dan 20km/u. Speedboten en jetski's hebben over het algemeen geen toilet aan boord en er zijn niet heel veel snelle motorjachten met een vast toilet. Dit registratiesysteem zal dus geen rol kunnen spelen bij de handhaving van het lozingsverbod. Gezien de huidige trend naar deregulering en verlaging van de administratieve lasten streef ik er niet naar op korte termijn een verplicht registratiesysteem voor alle pleziervaartuigen te introduceren.

Vraag 20: Kan de regering aangeven of moeilijkheden verwacht worden betreffende de controle op de nieuwe maatregelen?

Antwoord: Zoals in vraag 18 al is aangegeven is de controle niet eenvoudig. In het communicatietraject zal gestreefd worden naar een mentaliteitsomslag bij watersporters.

Vraag 21: Bij overtredingen op het water, incl. het illegaal lozen van afvalwater, kan de waterpolitie alleen de bestuurder van een boot bekeuren, iets wat moeilijk vast te stellen is als niet direct wordt aangehouden. Is dit geen reden om een voorstel te doen waarbij bekeurd wordt op basis van een kenteken?

Antwoord: zie vraag 19.

Opmerking:

De vragen 5, 6, 12, 15, 16 en 17 zijn niet vermeld daar zij, in het kader van dit artikel, niet relevant zijn.

Dubbel ge(k)pakt.

In het kader van het vuilwater probleem is het goed om ook eens rekenkundige vergelijking op te maken.

Vanuit het oogpunt om het oppervlakte (zwem) water zo schoon mogelijk te houden is er best wel wat te zeggen voor een vuilwatertank aan boord. Toch is die vervuiling marginaal: slechts één procent van alle waterverontreiniging is toe te rekenen aan de watersport. Het overgrote deel komt van riooloverstorten, lozingen uit zuiveringsinstallaties, overbemesting, passagiersschepen, rondvaartboten en de binnenvaart. Toch worden ca. 275.000 eigenaren van kajuitboten per 2009 verplicht een vuilwaterinstallatie aan te schaffen, terwijl de bijdrage aan een mogelijke vervuiling te verwaarlozen is.

Met z'n allen zijn we het met elkaar eens dat het ronduit schandalig is dat de groep die verantwoordelijk is voor 1 procent van de vervuiling wordt aangepakt terwijl de echte verontreinigers vrijuit gaan. Meest tot de verbeelding sprekend zijn natuurlijk de Rijn-cruiseschepen die met zo'n 140 passagiers aan boord wettelijk zijn vrijgesteld van de plicht om de dagelijkse grote boodschap op te vangen. Honderdveertig boodschappen per dag

als je daar de gemiddelde bezetting van een recreatievaartuig van 2,3 personen tegenoverstelt hebben we ruim 60 vaardagen nodig om dezelfde hoeveelheid te kunnen produceren als 1 dag varen met een Rijn cruiser!!!

Worden we dubbel gepakt of niet?

Twijfel over inzamelen van vuilwater in de jachthavens.

De ca veertig beheerders van jachthavens met een opvangpunt voor vuilwater in Friesland zijn er niet gerust op dat de inzameling van vuilwater rendabel is te maken." De investering is hoog" stellen de exploitanten terwijl de watersporter "nog weinig van de gelegenheid tot afgifte van vuilwater gebruik maakt. Als straks in 2009 het verplicht is een vuilwatertank aan boord te hebben zal de toeloop naar de depots – vooral in het weekend – groot zijn en zal dus een capaciteituitbreiding van de dure apparatuur nodig zijn. Anders zullen de wachttijden groter worden en zal de watersporter, voor hij de haven binnenloopt, het afvalwater gratis aan de eendjes voeren!!!

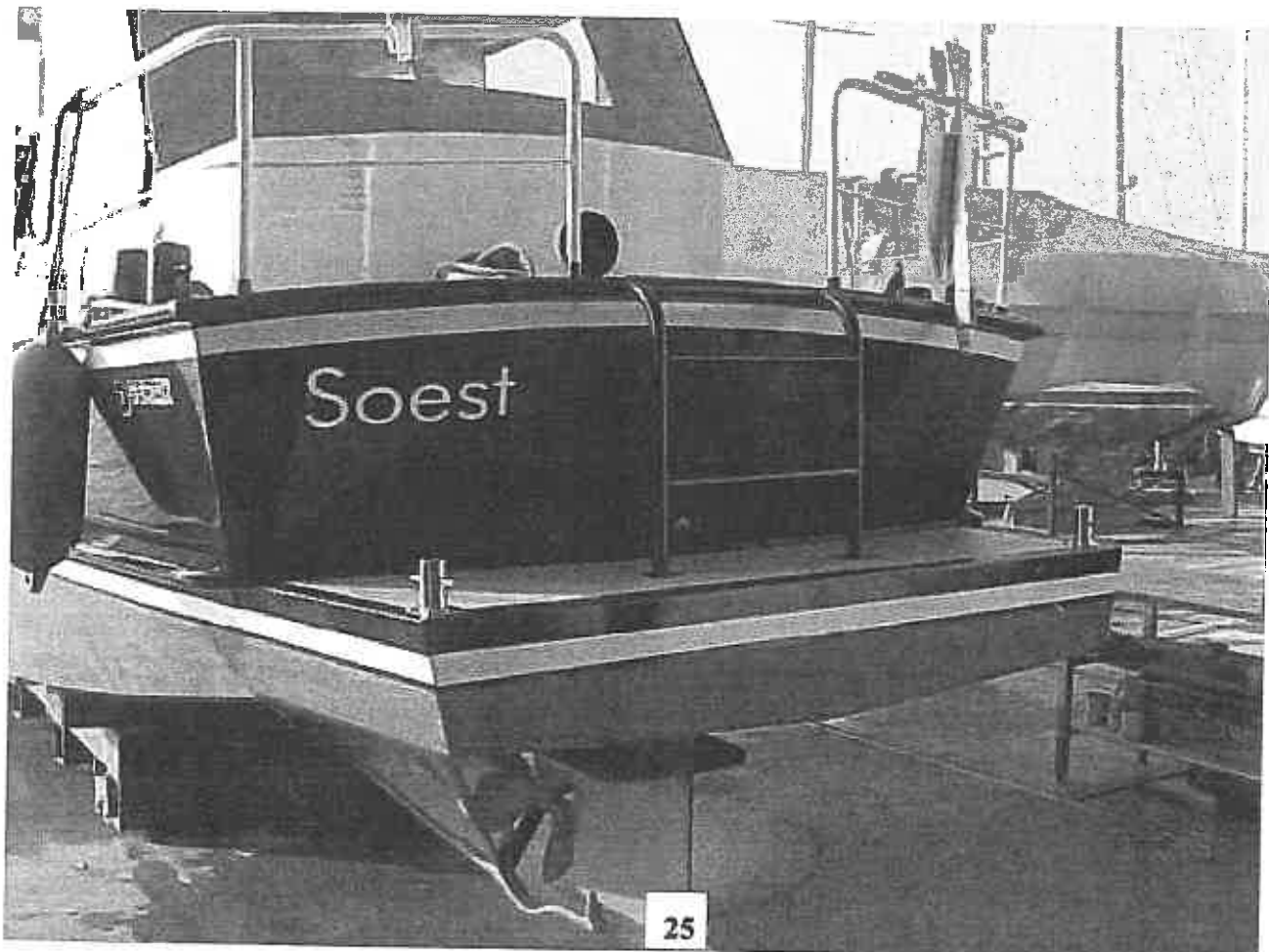
De provincie Friesland wil € 155.000 steken in de ontwikkeling van een drijvend rioolsysteem voor woonschepen. Ook voor de woonschepen geldt de wet op de lozing van afvalwater op het oppervlaktewater.

Zou het niet mogelijk zijn dat de recreatievaart haar afvalwater in deze drijvende riolen kan storten?

Een Doerak met een vuilwatertank aan zijn / haar kont staat dat?

Ons lid, de heer Rinus Hilbrink stuurde ons een mail bericht met foto van zijn Doerak 950 uitgerust met een vuilwatertank.

Zo op het eerste gezicht is het een fraai en functioneel geheel geworden en ziet het kontje van Vrouwe Heintje er best wel lekker uit!!!



Nav de algemene ledenvergadering van afgelopen zondag, waarbij de vuilwatertank ter sprake kwam, zend ik u hierbij een foto van mijn Doerak 950AK waarbij het zwemplateau tevens gebruikt kan worden als vuilwatertank. Misschien een idee voor andere leden. Gaarne ben ik bereid hierover mee informatie te verstrekken.

Met vriendelijke groet,
Rinus Hilbrink
1e Heezerlaantje 51
3766 LV Soest.

Rechter houdt proefproces sopverbod aan.

De Leeuwarder politierechter wil van minsten twee deskundigen horen wat er nu werkelijk schadelijk is aan het bootsopmiddel Huchem. De leverancier van het schoonmaakmiddel uit Vlagtwedde levert de ene chemicus, de officier van justitie zorgt voor de andere. Zoals bekend, is de zaak aanhangig gemaakt door een bootverhuurbedrijf dat twee jaar geleden door Wetterskip Fryslân werd beboet voor het schoonmaken van boten in de eigen haven. Indien de boete terecht is kan er een algeheel verbod op het schrobben van alle pleziervaartuigen en binnenvaartuigen verwacht worden.

En de sopsop wordt, net zoals bij een echte soap, voortgezet!!!!

-0-0-0-0-

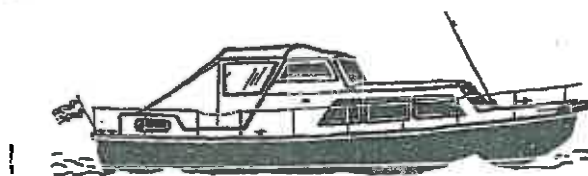
Mutatie bij de Technische Commissie.

In verband van het opzeggen van het lidmaatschap van de Doerakclub kan Chris van Daalen geen deel meer uitmaken van de T.C.

Ons lid Henk Kegge, uit den Haag, is bereid gevonden deze vacature te vervullen. Als eigenaar van een garagebedrijf heeft Henk veel kennis van motoren en zal dus een welkome aanvulling van de technische commissie betekenen.

Wie de database na het vertrek van Chris van Daalen gaat beheren is, tot op heden, nog niet bekend.

Wij wensen Henk een goede start en een brede inbreng binnen de technische commissie toe.



Wij lezen voor u.



Water Kollum dieper.

De Sylsterried bij Kollum wordt dit jaar over een lengte van 2 kilometer uitgebaggerd. Dit water is onderdeel van de vaarroute tussen Lits en Lauwersmeer en wordt verdiept van 1,50 meter naar 2,20 meter. De klus kost € 200.000.-

Elke Friese boot op biodiesel...

Op initiatief van Jan Kloosterman van Gemeentebelangen zijn alle tien partijen in de Friese provinciale staten akkoord gegaan met een motie om het gebruik van biodiesel voor alle voeren vaartuigen in Friesland te promoten.

Hoe de Friese bootbezitters en autorijders massaal aan deze biodiesel moeten worden geholpen en wat het gaat kosten werd echter in de motie helaas nog niet uitgewerkt.

Design steigers mogen wat kosten...

In de nieuwe Sneker woonwijk De Oudvaart laat de gemeente Sneek drie ovale aanlegsteigers en vier voetgangers- en fietsenbruggen bouwen.

De steigers zijn door hun elipsvorm niet erg geschikt als aanlegplaats, maar dat is ook niet de bedoeling, want alleen kort aanleggen is toegestaan. De plateaus dienen vooral als architectonische blikvangers en als rust- en kijkplek voor wandelaars. De bruggen worden gemaakt van staal en aluminium met een houten dek.

Design heeft zijn prijs, want de gemeente moet € 959.830.- betalen.....

Maar ja, de onlangs weer sterk verhoogde gemeentelijke belastingen zijn er goed voor !

Verhoging van spoorbruggen in Friesland onderzocht.

Overheden en NS bekijken bij dertien van de ruim vijftig spoorbruggen in Friesland of deze ten behoeve van de pleziervaart verhoogd kunnen worden.

Op de lijst van de te onderzoeken bruggen staan die over de Dijkvaart in Stavoren, de Gronzen in Molkwerrum, de Indijk en de Oude Oostervaart in Hindeloopen, de Horsa in Workum, de Boazumervaart in Boazum, de Veenscheiding in Heerenveen, de Strobosser trekvaart in Buitenpost, de Lauwers in Visvliet en de Franekervaart in Sneek.

De werkelijke realisatie zal echter pas over vijf tot tien jaar plaats gaan vinden.

De plannen voor aanpassing van de overige twee spoorbruggen over de Rjochte Grou in Grou en over het Ouddeel in Leeuwarden zijn echter al in een ver gevorderd stadium.

Bruggen in de Middelseerûte verhoogd.

De vier bruggen in Boazum, over de Bolswardertrekvaart en over de Franekervaart zijn verhoogd.

Hierdoor is de vrije vaart binnendoor tussen Sneek en Leeuwarden met een maximale doorvaarthoogte van 2,50 meter geheel gereed gekomen.

Haventje in Follega.

Follega krijgt een haventje.

In de 'oksel' van de Grote Brekken, het Prinses Margrietkanaal en de Follegasloot komt een haventje voor ca. twaalf boten met een mini-camping.

Aan de andere kant van de Follegasloot – de Tjeukemeerkant – zijn eveneens plannen voor een haventje.

Geen last meer van muggen.

Britse onderzoekers hebben ontdekt dat het menselijk lichaam zelf mugwerende stoffen aanmaakt. Ze hopen deze stoffen te kunnen gebruiken voor een natuurlijk en geurloos anti-muggenlotion.

Zij zitten volgens de onderzoekers in het 'niet ruikbare lichaamsvocht', dat elk lichaam afscheidt. Wanneer dit vocht op het lichaam wordt gespoten van iemand, die veel last van muggen heeft dan schijnt deze persoon een tijd geen last meer van de stekende insecten te hebben.

Zou het ook helpen tegen de knutten...??

Vaarroute tussen Bolsward en Harlingen wordt opgeknapt.

Deze route maakt deel uit van de Noordelijke Elfstedenvaarroute.

Er komen aanlegsteigers in Arum en Kimsward, terwijl Witmarsum wordt verrijkt met een honderd meter lange aanlegsteiger en een trailerhelling.

Alles bij elkaar kost dit € 1,1 miljoen, waarvan de EU € 532.500.- voor haar rekening neemt. De rest wordt betaald door de provincie en de gemeenten Harlingen en Wûnseradiel.

Haven Olderberkoop te ondiep.

De nieuwe haven in Olderberkoop – heel populair bij de bootbezitters die de Turfroute gaan varen – is nauwelijks bereikbaar vanwege het ondiepe, 900 meter lange, toegangskanaal de Prinsenwijk.

De stichting passantenhaven 'De Uutwiek' wil dat dit kanaaltje wordt uitgebaggerd tot een diepte van 1,20 meter.

Afgelopen jaar meerden in deze passantenhaven meer dan 750 boten aan.

Bagger uit de Tjonger.

Het eveneens in de Turfroute gelegen riviertje de Tjonger wordt ter hoogte van de sluis De Drie Tolhekken bij Oosterwolde uitgebaggerd vanwege het in de loop der jaren afgezette slib, dat de doorvaart belemmerd.

Dit gebeurt elke twee tot drie jaar.

Sluizen in de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl langer open.

Van 1 april tot 1 oktober zullen de kunstwerken aan weerszijden van het Prinses Margriet kanaal en het Van Starckenborghkanaal zondags drie uur langer worden bediend.

Dit is een eerste stap naar een volledige continu 24-uurs bediening, zeven dagen per week.

Tot dusver begonnen de sluiswachters om 09.00 uur en dat wordt nu 06.00 uur.

Doordeweeks worden de sluisen al 24 uur bediend.

Veilig kopen op internet.

Veilig kopen op internet is niet moeilijk. Als u deze eenvoudige stappen volgt, komt het allemaal dik in orde.

1. Zoek een product naar keuze en kijk goed naar de prijs (inclusief BTW en verzendkosten).
2. Pas het gevraagde bedrag precies af, want wisselgeld wordt niet gegeven !
3. Open het CD-laatje van uw computer.
4. Leg het gevraagde bedrag in het CD-laatje, eerst de biljetten, daarna de munten anders vallen die door het gat.
5. Sluit het CD-laatje.
6. Druk op enter.
7. Binnen een week of twee wordt het product bij u bezorgd !

8. Aan een nieuwe computer toe ? Bel Cheap Trick Hardware (06 55 51 23 45) en binnen een dag komt ons busje met ruime keus voorrijden. Betaling contant aan de deur !!

Hoe simpel ingewikkeld kan worden.

Een inwoner van Leeuwarden had een leeg bierblikje in een Franeker vijver gekeild. Een simpel strafbaar feit, maar in de juridische tenlastelegging klonk het toch bar ingewikkeld....

Hem werd verweten dat "hij op of omstreeks 31 mei 2004, te of bij Franeker, althans in de gemeente Franekeradeel, zonder vergunning, al dan niet opzettelijk, op andere wijze dan met behulp van een werktuig, een (leeg) bierblikje, zijnde (een) afvalstof(fen), verontreinigende en/of schadelijke stof(fen) heeft gebracht in een vijver, zijnde een oppervlaktewater, door dat blikje in de vijver te gooien".

De opgelegde boete voor dit moois bedroeg € 55.-

Geen duimendraaien meer tijdens Turfroute.

Deze zomer kunnen we ook op zondag de Turfroute in Zuidoost Friesland bevaren. De bruggen en sluizen worden dit seizoen in juli en augustus bij wijze van proef op de zondagen bediend.

De Turfroute loopt niet alleen door Oostellingwerf en Opsterland in Friesland maar ook door Drenthe en Overijssel. In de laatste provincies was het wel al mogelijk om op zondag door te varen. In Overijssel kan dit van 1 april tot 1 november en in Drenthe van 15 mei tot 15 september. De proef acht men geslaagd indien er dit seizoen vijfhonderd boten extra de route gaan varen.

Het Slotermeer wordt met eilandjes opgefrist.

De aanleg van twee eilandjes moet het vaargebied van het Slotermeer, waar men voor een langere tijd kan afmeren, aantrekkelijker maken. Ook een directe vaargeul tussen Sloten en Balk is bedoeld om de watersporter langer in dit gebied te houden. Met de aanleg van een nieuwe directe vaarverbinding tussen het Slotergat en de Lutsmond ontstaat er een driehoek van vaarwegen.

Rondom de nieuwe eilandjes legt de Marrekrite 35 ligplaatsen aan.

Sloten geen etappeplaats tijdens de Friesche Elfstedentocht te water.

De organiserende watersportvereniging De Meeuwen heeft besloten Sloten niet meer op te nemen als overnachtingplaats. De kosten per overnachting en de zeer slechte opvang van de deelnemende schepen alsmede een niet optimale medewerking van de winkelstand (vroeg winkelsluiting) hebben tot dit besluit geleid. Als alternatief is gekozen voor IJlst met als extra voordeel dat dit voor de eerste vaardag vanuit de startplaats Leeuwarden een behoorlijke tijdswinst oplevert. De vraag is echter of IJlst de vloot van ca. 300 schepen kan verwerken, daarnaast moeten de ca. 150 kanovaarders een kampeerplek kunnen vinden.

Nu ook "natte" versie Boet Holland in Leeuwarden.

Het aantal bezoekers van deze expositie trekt jaarlijks meer bezoekers, dit jaar kwamen er 54.120 bezoekers bij de 350 standhouders "sneupen". Het plan is ook een buitenversie van deze beurs te organiseren. Men rekent dan op een 30.000 bezoekers meer. Als locatie wordt aan de, pas opgeknapte en met een hekwerk afsluitbare, Prinsentuin gedacht. Men zal dan moeten uitwijken naar de maand september als het watersportseizoen is afgelopen en de afmeerplekken weer vrijkomen. De vraag is of de fraaie Prinsentuin een dergelijke invasie zal overleven.

Frisosluis Stavoren wordt verdubbeld.

In principe kan er volgend voorjaar begonnen worden aan de verdubbeling van capaciteit van de Frisosluis. De tweede sluis wordt van gelijke lengte maar is 3 meter breder. Per jaar zijn er ca. vijftigduizend passages met een schuttingsduur van tien minuten. De brug over de sluis zal door de capaciteitsvermeerdering ook minder vaak open moeten, hetgeen de verkeersdoorstroming ook zal verbeteren. De kosten worden geraamd op € 10.3 miljoen.



Luxe stootwihanger.

Er zijn heel luxe zg. *fenderhooks* in de handel gebracht door Maru Watersport, tel. 0297-363009. Ze zijn er in rvs of aluminium en met leer en/of scapenwol bekleed.

Wel iets voor de bovenmodale motorboot (waarschijnlijk vallen onze Doerakken daar niet onder, maar wie weet....), want ze kosten maar liefst € 175.- per stuk !!

En je hebt er toch gauw vier à zes nodig.

Windsnelheidsmeter.

Hoewel wellicht iets meer voor zeilers bedoelt, kan een windmeter ook voor ons Doerakvaarders wel eens nuttig zijn.

Persoonlijk steek ik meestal een natte wijsvinger in de lucht en kijk ik naar de langssnellende wolken om te zien hoe hard het waait, maar voor wie precies de windsnelheid wil weten is het volgende apparaatje misschien een hebbedingetje.

Aan de Wind Scribe van Davis zitten geen bewegende delen, want het ding werkt met een ultrasone techniek. Je kan de windsnelheid aflezen in knopen, mijlen, kilometers, voeten en meters per seconde, die je afleest op een LCD-schermje.

Het apparaatje weegt slechts 100 gram en is redelijk schokproof.

De prijs is € 129 en het ding is verkrijgbaar bij Boatmaster Watersport, tel. 078-6180887.

Stootwiilen repareren.

Hoe vaak gebeurt het niet, dat er een stootwilventiel lek raakt en deze ventielen zijn nergens te krijgen.

Het probleem is op te lossen, door van een oude fietsband het ventiel zo lang mogelijk af te zagen. Druk het ventiel dat al in de stootwil zit zo ver mogelijk naar binnen en draai het fietsventiel in het bestaande ventielhuis. Met een fietspomp breng je de zaak op spanning en je stootwil blijft weer gevuld.

Let er op, dat je de stootwil met het ventiel naar het water gericht ophangt en breng een stukje plastic slang over het ventiel aan om beschadigingen te voorkomen!

Opgeruimde lijnen.

Nooit meer slingerende landvasten, geen knopen meer en altijd bij de hand.

Bovendien eenvoudig te maken : een landvastberging.

Zaag een stukje hardhout op maat en monteer daar een kunststof Curryklemmetje op.

Neem een stukje touw van een halve meter met een voor het klemmetje geschikte diameter, boor onder in het blokje een gat en zet hierin het uiteinde van het touw vast met een messing spijkertje. Monteer het geheel op de gewenste plaats (wil je niet schroeven dan kan het ook prima met dubbelzijdig tape worden vastgezet of lijm het geheel vast) en klaar is Kees !

Ovenpan.

De meeste Doerakken hebben wel een gaskooktoestel, maar geen oven aan boord.

Wil je toch wat bakken, dan is dit als volgt op te lossen.

Tik een oude snelkookpan op de kop en boor in de bodem negen gaten van 10 mm. die de warmte direct de pan in laten komen. In de pan zet je op de bodem een aluminium ring en hierop het bakblik. De ring heeft rondom een zestal grote gaten, zodat de warmte langs het bakblik omhoog kan stijgen en dit ook van boven verwarmt.

Als bakblik voor het brood gebruik je een tulbandvorm en voor de pizza een springbandvorm. Het deeg laat je onder een puts in de zon rijzen, lekker warm en vochtig.



Aan boord pizza of brood bakken zonder oven: de zelfgemaakte ovenpan en het resultaat.



Stootwilreparatie

Nog een ovenpan.

Het kan ook anders dan hierboven beschreven.

Koop voor ca. € 10,- een pan met een glazen deksel erop. Harde of voorgebakken broodjes gaan op een stalen onderzettertje de pan in en het geheel zet je op het vuur van je kooktoestel. Vergeet de broodjes niet op tijd te keren ! Simpel en niet duur.

Koffietijd.

Deze tip komt een beetje als mosterd na de maaltijd, maar is dan wellicht iets voor volgende winter.

Wij gebruiken voor onze boot in de winterstalling veel en dure vochtvreters.

Het kan echter ook met koffie !

Zet hier en daar wat plastic bekertjes met versgemalen koffie in de boot. Goedkoper en het ruikt nog lekker ook ! Vaak heb je aan een half pond voldoende en je kan de goedkoopste koffie nemen (drink de dure maar liever zelf op).

Nieuwe meren in Friesland ?

De provincie Friesland heeft onlangs een nieuw plan gepresenteerd voor de aanleg van nieuwe meren voor waterberging en recreatie, terwijl er ook veel meer mogelijkheden komen voor het zo geliefde wonen aan het water middels nieuwbouwwijken met veel aanlegsteigers.

Bij Leeuwarden, Dokkum en tussen Heerenveen en Drachten moeten extra meren en meertjes komen en in grote delen van Friesland zouden bestaande vaarwegen verruimd en oevers naar achteren gelegd moeten worden.

Doel is om de Friese boezem tot 2030 met 1400 hectare te vergroten.

Het plan komt als een grote verrassing, maar de eerste reacties van bestuurders zijn overwegend positief, terwijl de natuurorganisaties en de agrarische sectoren er niet erg enthousiast over zijn .

Er worden vele mogelijkheden genoemd voor het aanleggen van nieuwe, ondiepe meren, waarbij vooral de droogleggingen uit vroegere eeuwen ongedaan gemaakt moeten worden. Genoemd worden o.a. de randen van de Follegaasterpolder aan het Tjeukemeer, de randen van de Noordwolderpolder aan de Fluessen, de Rijsterpolder bij Rijs in het Gaasterland, het Bûtenfjild bij Veewouden en de uitbreiding van het Brombekken bij Warns.

Het aparte plan "Dokkum Deltaland" omvat de aanleg van een groot water tussen Dokkum en het Lauwersmeergebied plus een wat kleiner moerasgebied noordoostelijk van Dokkum. Dit plan wordt als een belangrijke economische impuls voor het stadje gezien.

Flinke waterpartijen zijn ook mogelijk door het onder water zetten van de droogmakerijen Hempensemar en Wergeastermar ten zuiden van Leeuwarden.

Nieuwe recreatiemogelijkheden bij Drachten ontstaan door verbreding van de Wijde Ee, de Monnike Ee en de Smalle Ee.

Tussen Leeuwarden en Dokkum is het aanleggen van meren in de omgeving van de Zwemmer mogelijk als nieuwe schakel tussen het merengebied en het Lauwersmeer.

Ook de laaggelegen polders in de driehoek tussen Bolsward, Workum en Makkum kunnen weer onder water worden gezet.

In gesprekken tussen de NLTO, de Friese Milieufederatie, It Fryske Gea, het Watersportverbond, het Wetterskip en de gemeentes is zeer uiteenlopend gereageerd op de plannen.

De boerenorganisatie voelt begrijpelijk niets voor uitbreiding van de boezem, die vrijwel geheel ten koste van agrarische grond zal gaan. De NLTO vindt dat er nog geen noodzaak voor extra water is en dat er tot 2030 geen problemen zullen zijn.

De Milieufederatie en It Gea vrezen voor "nieuwe bakken water" in een agrarisch landschap.

Het zal dus nog wel even duren, voordat de plannen ook werkelijk ten uitvoer worden gebracht, maar voor ons watersporters lijkt het een goed idee !

Effe een rol beschuit halen

Dit lijkt misschien een vreemde titel voor een vaartocht maar tijdens de verslaggeving zal duidelijk worden wat er bedoeld wordt.

Op maandag 16 juni 2003 vertrokken er twee Doerakkken, Jumbootje en Duet met de bestuurlijke bemanningen Elly en Harry Happel en Lies en Rien Wienk vanuit de jachthaven Wienk, plaatselijk bekend als Klynlân 4 te Heerenveen.

De zondag 15 juni hadden de families Happel en Wienk met hun nazaten vaderdag gevierd. Dat betekende na het overhandigen van de cadeautjes met de hele familie naar de pannenkoekenboerderij in Jubbega. Voor de kinderen was als voorprogramma, pottenbakken, kaarsen maken en handjes afdrukken in klei en in de speeltuin hun grenzen van misselijkheid uittesten.

Het eerste doel van de tocht was het Steenwijkerdiep. Waarom het Steenwijkerdiep? Heel eenvoudig Elly was en is van mening dat je op deze afmeerplek de zon zo mooi kan zien ondergaan.

Met een tussenstop voor de brug bij Nyetrijne verliep de tocht gesmeerd. Het lukte Harry om een plek tussen de wachtende schepen te bemachtigen, Rien ging dubbel liggen bij Harry met de opwekkende mededeling van een zeilbootschipper dat hij plaats zou maken omdat hij zo wegging. En wat doe je tussen 12.00 en 13.00 uur tijdens het wachten voor de brug? Juist, een boterhammetje eten en naar de verrichtingen van de zeilbootschipper kijken.

De man, die alleen was, was druk doende zijn mast -waarschijnlijk voor de eerste keer in zijn leven- te strijken om dan onder de brug door te varen en dat lukte hem dan ook om 12.55 uur. Helaas toen de brug open ging, lag het baasje dwars voor de brug met als gevolg dat hij de hele meute ophield.

Zonder problemen kwamen we door de sluis en gingen we bij Ossenzijl via het kanaal Ossenzijl-Steenwijk - met zijn automatisch bediende bruggen - richting Steenwijk. Vlak voor de kop Verlaat van het Steenwijkerdiep en het Kanaal Ossenzijl- Steenwijk nog even uitbundig naar de bemanning van de Vetgans gezwaaid en ja hoor we hebben de zon zien ondergaan!

Dinsdag 17 juni werd in hoofdzaak besteed om met de fiets naar Steenwijk te trekken met als doel de plaatselijke middenstand en ijsmeester te bezoeken met als hoofddoel te foerageren bij de grootgrutter met het Aa Ha gevoel.

De dag werd besloten met een uitgebreid happy hour waarna wij in onze eigen boten bovengenoemde foerage artikelen konden verorberen.

Voordat wij aan deze tocht begonnen was afgesproken dat we niet de hele dag bij elkaar in de boot zouden zitten maar, zoveel mogelijk, onze eigen programma's af zouden werken.

Woensdag 18 juni werd via Giethoorn en het Kanaal Beulakerwijde-Steenwijk koers gezet naar Belt-Schutsloot. Als je met de boot in Belt bent is het een must om in het dorp het wereldberoemde krentenbrood van bakker Schoenmaker te halen. De rest van de dag werd door de bemanningen besteed aan het maken van wandelingen c.q. fietstochtjes in de omgeving die bekend staat als "Klein Venetie". We lagen met de boten aan de rand van het natuurgebied De Wieden in de Arembergergracht afgemeerd. Het plaatsje Zwartsluis, wel bekend van het Lustrum in 1998, ligt op korte fietsafstand en werd dus ook even aangedaan.

Donderdag 19 juni ging het over de Belter naar de Beukerssluis. Er lagen al verscheidene huurboten in de sluis en dus kreeg de Duet ook zo'n exemplaar aan stuurboord, overbevolkt met oosterburen. Wie van het gezelschap daadwerkelijk het commando voerde is ons niet duidelijk geworden.

Er was een "schipper" aan boord die het stuurwiel wel, maar dankzij vele tegenstrijdige commando's, zijn bemanning niet in de hand had. Op zijn gezag werd wel de boot met diverse touwwerken vastgelegd maar het uithangen van stootwillen was een voor hen onbekende bezigheid! Pas nadat hun enige zeemansknopen werden toegeworpen kwam ook dit toch nog goed.

Zonder kleerscheuren kwamen wij in de gemeentehaven van Meppel aan. Onderweg werd een ooievaar op zijn wagenwiel ontdekt, we vonden het een belevenis niet wetende dat we deze baby-brengers de komende dagen in groter getale nog zouden kunnen zien.

De passantenhaven was overbezet als gevolg van een invasie van leden van de motorboot-club met het kroontje in de vlag. Zoals bekend bezitten de leden van deze club scheepjes van het type megajacht. Dan maar door het pas gerestaureerde sluisje heen en we vonden een plekje aan de kademuur van de zwaairom. Het winkelcentrum lag op loopafstand dus, even langs de AaHa roepende grootgrutter. Het viel mij op dat bedoelde grutter uitstekend op zijn eigen kleintjes let maar in mindere mate op de kleintjes van zijn klantjes. Pas later kwam hier door de welbekende prijzenoorlog enigszins verandering in.

Meppel was door ons gekozen omdat daar een station voorhanden is en Elly en Harry hun kleindochter hadden beloofd om bij het afzwemmen voor haar eerste diploma aanwezig te zijn.

Vrijdag 20 juni stapten de Happeltjes opgewekt naar het station, later bleek dit toch verder te liggen dan was aangenomen!!!

De Duetbemanning besloot de plaatselijke middenstand een oppepper te geven en, hoe is het mogelijk, alvast wat inkopen voor Sinterklaas te doen! De gebruikelijke grutter werd ook weer aangedaan en, na enig zoeken, bakker Bart voor het speciaal bestelde Happeltjes brood. Als oud werktuigbouwkundige, met een speciale affiniteit voor grafische machines, wilde Rien graag het Drukkerijmuseum van Meppel bezoeken. Er staat veel (ouder) materiaal en een aardig aantal specifieke grafische machines opgesteld. De indeling en routing was vrij onsamenhangend en voor een leek moeilijk te volgen. Jammer, er is veel meer van te maken. De vrijwillige medewerkers deden echter hun best en gaven op een leuke manier uitleg en demonstreerden enige technieken.

Toen wij weer terug bij de boot kwamen bleek dat we volkomen ingebouwd waren door een armada van de al eerder genoemde koninklijke megaschepen. Er werd dubbel geparkeerd en de plek voor het watertappunt was ook geannexeerd. Zij bleven echter, ook in de avond, rustig en de Duetbemanning kon ongestoord ter kooi.

Zaterdag 21 juni. De Happeltjes kwamen rond koffietijd weer aangestapt met de wetenschap dat zij nu een gediplomeerd zwemmende kleindochter hebben.

We besloten om zo snel mogelijk Meppel te verlaten, hetgeen na wat gemanoeuvreren tussen voornoemde bootjes en het nemen van het sluisje wonderbaarlijk goed lukte.

Eerst nog een klein stukje Meppelderdiep terug en dan bakboord uit de Hoogeveensche vaart op, richting Rogatsluis. De uiterst vriendelijke sluiswachter voorzag ons van het nodige informatiemateriaal over de te varen route en als toegift de mondelinge info: "het haventje in Rogat zal wel vol liggen want het jaarlijkse dorpsfeest is in volle gang." Ten koste van enige afmeerplekken was over de kolk een vlonder gemaakt want uit de buurgemeente De Wijk zou de fanfare overkomen en samen met een drumband het feestprogramma afsluiten.

We vonden ondanks de drukte toch nog een afmeerplek tegenover de afmeerkade en we zaten eerste rang voor het concert dat bestwel het aanhoren waard was!!!

We gingen daarna onder het donderend geluid van de avonddisco toch maar slapen hetgeen uiteindelijk, ver na middernacht, lukte.

Zondag 22 juni. Op zondag worden over de hele route de sluizen niet bediend, voor ons een mooie gelegenheid om op de fiets de omgeving te verkennen. Rogat is een kleine gemeenschap met een handjevol huizen. De naam Rogat komt waarschijnlijk van een in vroeger jaren bestaande fabriek met een rokende schoorsteen en het plaatsje werd aanvankelijk Rookgat genoemd.

De omgeving is werkelijk schitterend met afwisselend uitgestrekte graanvelden en bossen. Aan de weg naar De Wijk is het ooievaarsbuitenstation De Lokkerij. We hadden deze babykoeriers op ons afmeerlandje al opgemerkt en overduidelijk horen klepperen. Op dit landje staat een nogal vreemdsoortig monument dat door de ooievaars als ontmoetingsplaats wordt gebruikt en dat laten ze horen ook!

Houdt u van draaiorgelmuziek? In De Wijk staat een draaiorgelmuseum. Of gaat uw voorkeur meer uit naar strijkinstrumenten? Dat kan want er is ook een strijkijzermuseum. Liever een kennismaking met de schilderkunst? U wordt op uw wenken bediend in de Schilderijenboerderij.

Het is dat wij ons aan ons opgestelde vaarschema wilden houden anders was het best de moeite waard geweest om wat langer in Rogat te blijven liggen.

Maandag 23 juni. We bleven op de Hooegeveensche Vaart (een andere route is immers niet mogelijk!) en namen op een uiterst nette manier de Ossesluis (met een stijging van vier meter!). We lieten de afmeerplek Echten letterlijk en figuurlijk links liggen. Het plaatsje Echten, zo zou ons later blijken, had nog een voor ons bijzondere herinnering in petto!!! De omgeving kreeg duidelijk een ander aanzien en de drukke A28 autosnelweg verdween uit het zicht en daarmee ook het toch wel indringende geraas van het verkeer.

De Hooegeveensche Vaart is in haar huidige vorm ontstaan in 1631 toen Jonker Roelof van Echten besloot om van het Echtens Diep een bevaarbaar kanaal te maken.

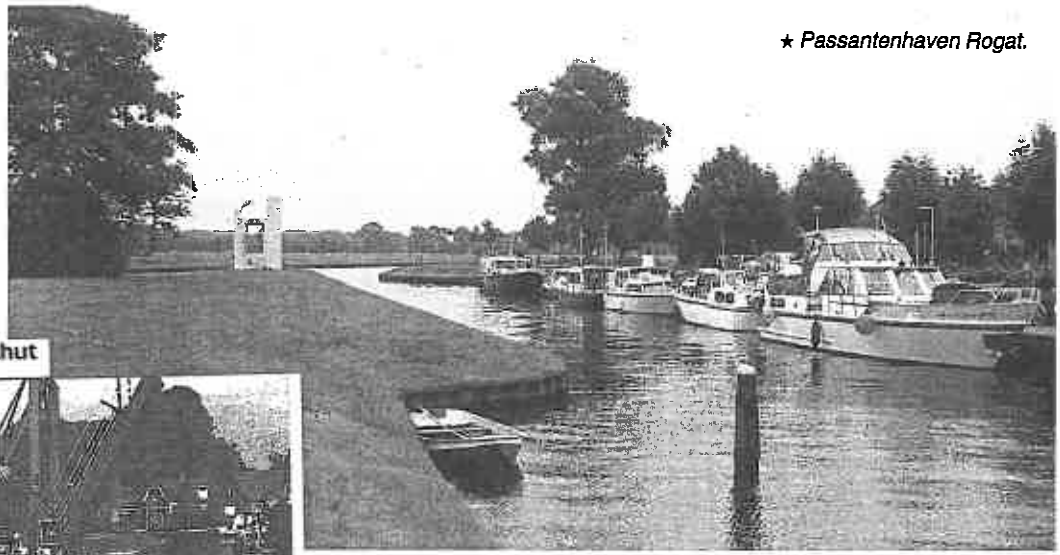
We vonden de afmeerplaats in Hooegeveen ook niet om over naar huis te schrijven en tuften door naar de Noordscheschluis.

De vaarweg vernauwde zich behoorlijk en je kon je afvragen “zitten we eigenlijk wel goed”? De vaart was kennelijk daarom van naam veranderd en wordt verder Verlengde Hooegeveensche Vaart genoemd.

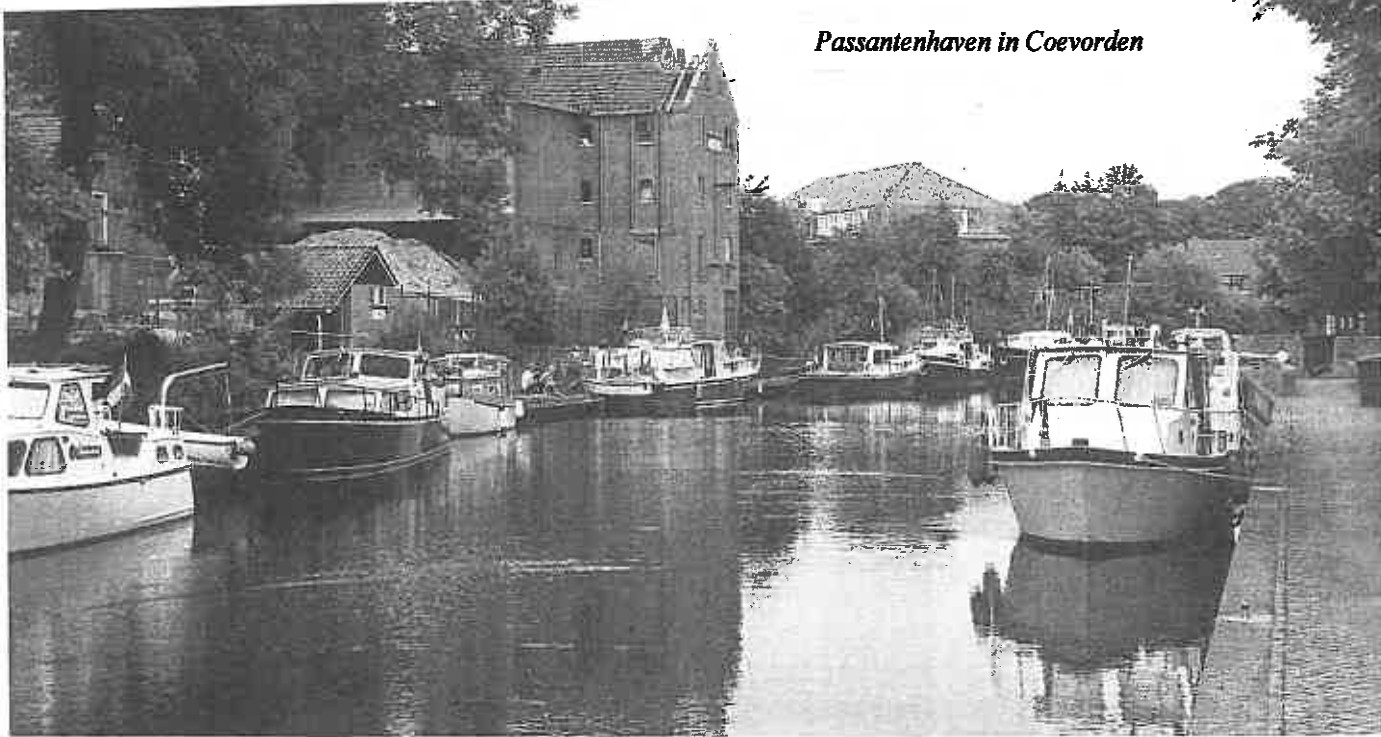
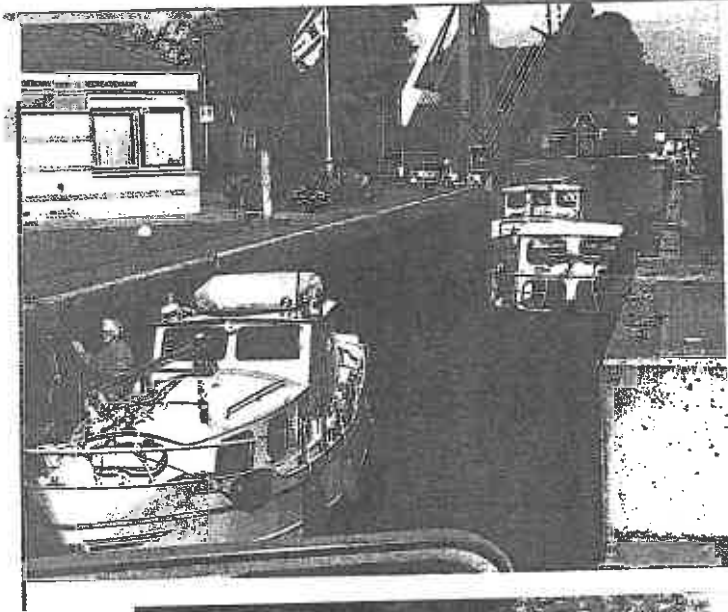
Zonder gevaarlijke tegenliggers bereikten we een drieboots afmeerplek vóór de sluis en om het risico van “vol is vol” niet te nemen meerden we daar af. Waarom Harry jumbootje honderd tachtig graden moest draaien is mij, tot op heden, niet geheel duidelijk. Hij vond het prettiger zo en je moet een mens zijn geluk gunnen. Toen wij de omgeving gingen verkennen bleken de afmeerplekken na de sluis bezet te zijn maar er is wel een redelijke supermarkt. En op de sluis een toiletgebouw met douches en er is een slijterij waar men ondermeer Baileys, Kalmoesbitter en bier in omloop brengt.

Daar stond als een uiterst negatief punt tegenover dat, na inname van een halve euro, de herendouche alleen maar koud water ophoestte en na een nieuwe munt wederom niet thuis gaf. En wat doe je als je eenmaal ingezeept staat? Precies dan maar manhaftig van de koude straal gebruik maken. Terug in de boot brak het Happy Hour aan en was de zojuist ingeslagen Kalmoesbitter een welkome troost.

Op het Jumbootje brak even een lichte paniek uit, het mobieltje van Harry wist te melden dat het alarm in zijn stulpje te Santpoort was afgegaan. Bij nadere informatie bleek dat een



Hoogeveen - Noordscheschut



Passantenhaven in Coevorden

Twee bestuurlijke Doerakken in Vroomshoop



goedwillende buur een bedieningsfoutje had gemaakt. Ik kreeg na mijn beklag ,bij de sluiswachter, mijn geofferde penningen zonder enig probleem weer terug.

Dinsdag 24 juni. Het weer zag er niet beroerd uit dus was het tijd om per fiets de omgeving te verkennen. Na het overwinnen van een paar wel zeer hoge bruggen (categorie twee) kwamen we uit in een buitenwijk van Hoogeveen met alleen maar troosteloze flatgebouwen en een mini winkelcentrum waarvan de winkels op dinsdag gesloten zijn. Dus langs de Verlengde Hoogeveensche Vaart maar weer terug naar onze afmeerstek.

Elly en Harry waren zo slim geweest om direct naar Hoogeveen centrum te fietsen en hadden, hoe kan het ook anders, de plaatselijke luchthaven bezocht. Via zijn mobieltje kreeg Harry de droeve melding dat zijn naaste buurman plotseling was overleden. Gezien de goede contacten met deze buur was het logisch dat zij vrijdag a.s. naar de uitvaart wilden gaan.

Na rijp beraad werd besloten om de volgende dag in één ruk naar Coevorden te varen en daar konden Harry en Elly dan de trein naar huis nemen.

Woensdag 25 juni. Het schutten en waterinnemen ging zonder problemen waarna we aan de tocht naar Coevorden via Nieuw Amsterdam begonnen. Op dit traject moet je geen haast hebben en de vele draai- en ophaalbruggen voor lief nemen. Daar staat dan weer tegenover dat de brugwachters uiterst vriendelijk zijn en in pittoreske brugwachtershuisjes wonen. Dat deze huisjes nog uit de trekschuiten periode stammen blijkt aan de paardenringen aan de huisjes. Hier werden de paarden die voor de trekschuit liepen aan vastgezet om vervangen te worden.

We namen achtereenvolgens de Zwindersbrug, de Driftbrug, de Dalerbrug, de Oosterhesselerbrug en de Hesselerbrug. We passeren een boortoren van de NAM bij Oosterhesselen en begonnen aan het volgende rijtje bruggen. De Klenckebrug, de Haarbrug, de Holslootbrug en de Hooibrug. Mocht ik er een vergeten zijn te noemen dan moet u mij dit maar vergeven. Tussen de bruggen door maakten we een twaalfuurtjestop en stelden we vast dat er langs de (B) weg (on)behoorlijk door het verkeer werd gerost, zeker geen plek die uitnodigt om te overnachten. Bij Veenoord, vlak bij Nieuw Amsterdam moesten wij door een bijzondere brug. Deze brug is de spoorbrug in de lijn Zwolle – Emmen en is uitgevoerd als een hefbrug maar gaat op vaste tijden zeer kort omhoog. Dit keer ging het, in tegenstelling tot de terugvaart, feilloos.

De plaats Nieuw – Amsterdam stamt uit het begin van de veenontginnings tijd. Het veengebied werd rond 1850 door De Drentsche Landontginnings Maatschappij, met haar hoofdkantoor in Amsterdam, tot ontginning gebracht. De eerste nederzetting kreeg – hoe origineel – de naam van Nieuw Amsterdam, zo'n vijftien jaar later werd Erica gesticht. We namen niet de omweg naar Oranjedorp maar volgden rechtstreeks het Stieltjeskanaal richting Coevorden. Dit kanaal, genoemd naar de grondlegger van dit kanaal ingenieur Thomas Johannes Stieltjes, werd aan het einde van de negentiende eeuw gegraven en zo'n dertig jaar geleden dieper en breder gemaakt om doorvaart te kunnen verlenen aan schepen met een laadvermogen van 600 ton. Jammer is dat het kanaal omgeven wordt door hoge wallenkanten die weinig uitzicht op de omgeving toelieten.

Vóór Coevorden is een minicamping met een, buiten verwachting, diesel en waterpomp en die na enig wachten ook daadwerkelijk functioneerden en hun kostbaar nat aan twee Doerakschepen wilden afstaan weliswaar onder het motto "voor niks gaat de zon op." Het was nu nog maar een klein stukje naar Coevorden en we vonden, midden in het stadje, een paar riante afmeerplaatsen.

Bloed kruipt waar het niet kan gaan en als oud Jumbogezagvoerder nodigde Harry zijn crew uit voor een happy landingborrel. Na een tocht van ca. 20 mijl en na zeven motor draaiuren was dit een bijzonder aantrekkelijk en welkom aanbod!!!

De passantenhaven in Coevorden is in beheer bij de gemeente met wisselende havenmeesters, in de periode dat wij hier lagen was dit een uiterst vriendelijke en vrolijke dame. De tarieven waren ook vriendelijk, bij drie overnachtingen moesten we er maar twee betalen! In de avond werd een eerste verkenning gemaakt in het centrum van Coevorden waarbij Harry en Elly gelijktijdig op zoek gingen naar het NS station. Dat lag, zo bleek later, op loopafstand van de haven.

Donderdag 26 juni. De familie Happel ging richting station, nagezwaaid door de familie Wienk die ze veel sterkte wenste voor de komende dagen.

Allereerst vonden wij, nu het niet zo druk in de haven was, het wel nuttig om onze boot te draaien opdat we later gemakkelijker de haven konden uitvaren. We deden dit met de hand en natuurlijk krijg je dan te horen "een goede motorbootschipper gebruikt zijn motor" en nog meer goedbedoelde raadgevingen.

Daarna begon ik een gevecht met één van mijn schaarvetspuiten die dringend om nieuw vet vroeg. Thuis doe ik die vette klus met behulp van de bankschroef, nu was het een hele toer om de afsluitdop, tegen de veerspanning in, los te krijgen. Met hulp van mijn onvolprezen Lies lukte dat dan uiteindelijk toch nog.

Na de koffie besloten we Coevorden eens nader te bekijken en vroegen we eerst om informatie bij het VVV kantoor direct aan de haven. Er was echter één probleem, ik had al geruime tijd last van mijn linkerbeen met pijnscheuten die vanuit mijn bil doortrokken naar mijn kuit.

Het lopen verliep hierdoor op zijn ouwemannetjes en schoot dus niet erg op. Later, éénmaal weer thuis, bleek dat het een ischias was en het lang kon duren voordat het weer over was. Maar goed, wij gingen welgemoed op pad en het werd ons al snel duidelijk dat Coevorden een oud vestingstadje was, gebouwd op een strategische plaats op de route door de veenmoerassen naar het noorden.

De vroegste Oudsaksische benaming "Koiforde" betekent doorwaadbare plaats in het moerasgebied. De toevoeging "voorde" komt in vele plaatsnamen voor maar wat Koi betekent, daar zijn we niet achter gekomen (koeien?)

Coevorden was een belangrijk handelscentrum en aan vele gebouwen is dit nog terug te zien. En er zijn duidelijke invloeden vanuit het buurland Duitsland in de bouwstijl te herkennen. Er staat ondermeer een gebouw met een tekst op de gevel in het Altdiets waarvan de inhoud je stof tot nadenken geeft. Het is jammer dat veel van deze karaktervolle gevels in de winkelstraat zijn verpest door de, op de begane grond, schreeuwerige winkelpuien!!!

De geschiedenis van Coevorden staat bol van wapenfeiten die er door de eeuwen plaatsvonden. Bommen Berend (Graaf Rudolf) en Napoleon lieten sporen achter. En ook gedurende de Tweede Wereldoorlog had Coevorden het zwaar te verduren.

Verder kent Coevorden een eeuwenoude traditie. Op de tweede maandag van november drijven ganzenhoedsters hun ganzen naar de markt "De Ganzenmarkt." Deze markt was gedurende decennia de plek voor de in en verkoop van ganzen uit de hele streek. Nu is er aan dit evenement een Miss Ganzenhoedster verkiezing gekoppeld. In de zomer kennen ze de zomerkermis, "vestiviteiten", een historische havendag (soms samen met de bekende Oude Glorie oldtimersvloot of in combinatie met de sleepbootdagen), horecadagen en op de laatste zaterdag van juli de Piekiesmarkt (kippenmarkt?)

Wil je Coevorden goed kunnen bekijken dan heb je meerdere dagen nodig, dus de rest doen we morgen.

Vrijdag 27 juni. We verenigden het aangename met het nuttige en deden naast een verdere sight-seeing onze boodschappen. Coevorden heeft in het centrum een modern overdekt winkelcentrum De Gansenhof met een paar supers en allerlei kleine winkeltjes en terrasjes. In

een bakkerrijtje, in de stijl van Anton Pieck, kochten wij een origineel Drentse vruchtenkrentenmik, jammer genoeg dekte de lekker uitziende buitenkant niet de lading van het inwendige van het brood.

Het stadje is, zoals het bij een vesting hoort, gebouwd rondom een terrasvormig marktplein. De diverse horecagelegenheden met hun gezellige terrasjes boden een uitnodigend aanzicht. Bij het binnenvaren van Coevorden was ons al een fraai aangelegd park opgevallen. Dit park is genoemd naar de Coevordenaar Van Heutz, oud gouverneur-generaal tijdens de roerige koloniale tijd in het voormalige Oost- Indië. Het is een prachtig park met fraaie waterpartijen, helaas stond mijn "oudemannetjes" loopwijze een uitgebreide wandeling door dit park niet toe.

Het enige kasteel van Drenthe staat in Coevorden. Het werd al in 1200 gebouwd en is na een ingrijpende restauratie, voor een gedeelte, in gebruik als gemeentehuis. Het andere gedeelte is in gebruik van het restaurant Gasterie 'Het kasteel'. Onder de eeuwenoude gewelven wordt u een origineel Drents menu geserveerd.

De familie Happel was inmiddels ook gearriveerd en zij hadden een toch wel emotionele dag achter de rug. De terugreis was als gevolg van vertragingen en filevorming op de wegen een moeizame onderneming geweest.

Na een verkwikkend kop koffie met bijlage was het voor de bemanningen van Jumbootje en Duet zoet rusten.

Zaterdag 28 juni. Het was marktdag in Coevorden dus kwam Harry terug met zijn ochtendkrantje en een (on)behoorlijk groot stuk overjarige brokkelkaas. Het is in zijn omgeving bekend dat je hem daarvoor kunt wakker maken, dus vandaar.

Om tien uur, het gebruikelijke startuur, werden de motoren gestart en maakten we de lijntjes los met als einddoel voor die dag Vroomshoop.

Via het Coevorden-Vechtkanaal en later via het kanaal Almelo-De Haandrik voeren we, even buiten Coevorden, over de grens van Drenthe en Overijssel. Na de Coevordersluis en de Haandriksluis kruisten we de Overijsselse Vecht die alleen bevaarbaar is voor kleinere schepen.

Inmiddels waren we al vertrouwd geraakt met het fenomeen konvooivaren. De vaarroute Coevoren – Almelo wordt gedomineerd door een groot aantal bruggen en sluisen en dat maakt konvooivaart noodzakelijk. De bruggenbediening in dit Overijsselse gedeelte is verdeeld in vijf bedieningsblokken, in het hoogseizoen (juli en augustus) in zes. Een bedieningsblok omvat minimaal twee bruggen die door bruggenwachters in pendeldienst worden bediend. De brugwachters houden elkaar onderling per blok van naderend scheepsverkeer op de hoogte en volgen het konvooi. Het is raadzaam dat je zorgt om met meerdere boten een konvooi te vormen anders regelt de brugwachter het wel en laat je rustig bij een brug wachten. Als je je netjes aan op de borden aangegeven snelheden houdt kom je gladjes door de vele bruggen heen. Voor mij was het soms lastig als de snelheid zo rond de 8 km./uur kwam te liggen. Op die snelheid geeft mijn schroef aan dat zijn kritisch toerental is bereikt en gaat zingen. Hoewel ze bij Jooren zeggen "een zingende schroef geeft absoluut geen problemen" is het voor een techneut een rot gehoor. Overigens, het schijnt voor te komen dat een ambtenaar van Waterstaat, in een onopvallende auto langs de route, je vaarsnelheid controleert om je eventueel later bij de volgende brug of sluis van een bekeuring te voorzien!!!

We passeren Gramsbergen, bekend om zijn mooie jachthaven met zwembad. Maar we laten Gramsbergen links, echter in werkelijkheid aan stuurboord, liggen.

Ons einddoel van deze vaardag, Vroomshoop, kwam naderbij waar we na het nemen van de voorlopig laatste brug ook netjes arriveerden. We kozen ervoor, om aan stuurboord door een iel en gammel bruggetje te gaan en we meerden tegenover de loswal af. We moesten ons wel

vooraf telefonisch aanmelden bij een brugwachter die er kennelijk meerdere telefoonadressen op na hield. Dat het een gammel bruggetje was bleek ons later op de avond. Elke auto, die over de brug kwam, liet de brugplanken met vele decibels klapperen.

Allereerst was het noodzakelijk, met het oog op het weekend, de mondvoorraad aan te vullen en gelijk wat meer van het dorp te zien. Er is een goed ingericht winkelcentrum met voldoende keuze voor de hongerige maagjes. En een winkelstraat met veel leegstand maar toch met een fraaie meubelzaak waar men ook antiek aan de man probeert te brengen. Je vraagt je af of een dergelijke uitgebreide zaak levensvatbaarheid heeft, we zagen geen hond in de winkel. Terug in de boot werd een deel van de ingeslagen koopwaar getransformeerd tot een smakelijke maaltijd. De avond werd besloten met het bekende palaver waarbij Harry de suggestie naar voren bracht, om maar niet naar Almelo te varen en maandag maar weer richting huis te gaan. Rien maakte daar echter bezwaar tegen en zou wel een aangepast vaarschema maken. En met deze geruststellende gedachten gingen we ter kooi.

Zondag 29 juni. Ondanks het bruggeklapper hadden we een gezonde nachtrust. Rien ontvouwde, bij de koffie, zijn alternatieve vaarplan. Hij wilde toch echt wel met de boot naar Almelo, wellicht speelde mee dat zijn familienaam, rond veertienhonderd, voor het eerst in de buurt van Almelo opdook. Is hier wellicht sprake van het terug naar je rootsgevoel? Daarnaast had hij een wat meer stoffelijke reden om naar Almelo te willen. Daar zult u later meer van horen en dan wordt het u ook duidelijk waar de kop van dit artikel op berust.

Het plan werd door de voltallige groep uitvoerbaar geacht en als zodanig goedgekeurd.

Hierna besloten wij, met de fiets, de omgeving van Vroomshoop te gaan verkennen. Harry en Elly zochten het in de richting van Den Ham en wij bleven wat meer in de buurt.

Tijdens de aanleg van het Overijssels kanaal vestigden zich op deze plek een aantal katholieke kanaalgravers en die nederzetting kreeg de naam Sluis V. Toen de kanaalgravers later werk vonden in de vervening werd Sluis V omgedoopt tot Vroomshoop. Op de zelfde manier ontstonden langs het kanaal de dorpjes Daarlerveen, Beerzerveld en Bergentheim.

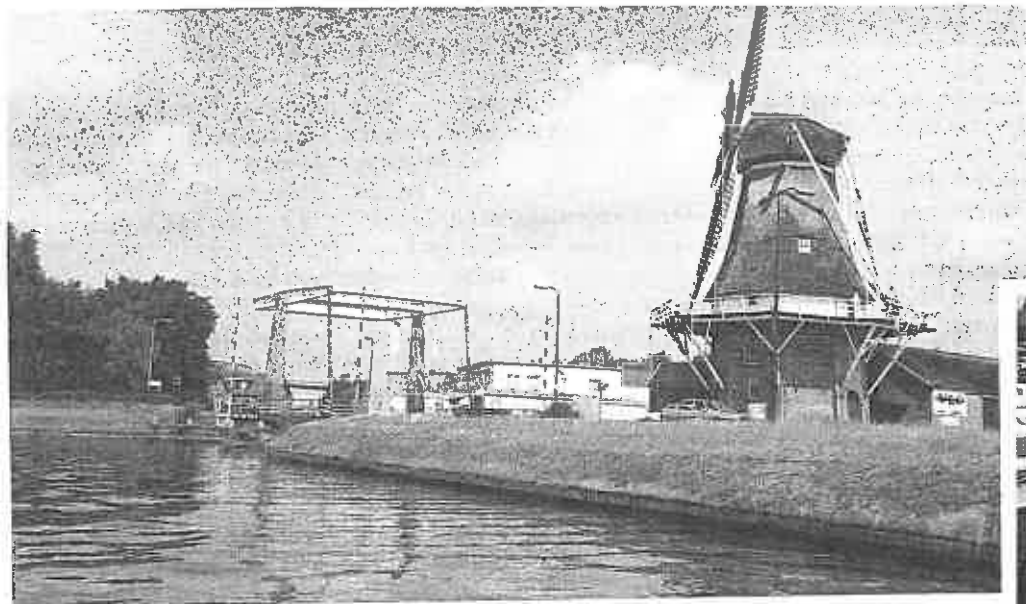
Kenmerkend voor Vroomshoop is de houtverwerkende industrie, men vindt er meubelfabrieken, houtskeletbouwbedrijven, prefab schoollokalen fabricage en men levert complete demontabele kantoor en bedrijfsruimten.

Je kunt er naar hartelust wandelen en fietsen. Let echter wel op, want het gemotoriseerde verkeer aldaar kent zo zijn eigen verkeers en snelheidsregels maar de politie dan? Die staat erbij en kijkt er naar maar laat het erbij zitten en maakt zelf de nodige overtredingen maar zij vinden dat hoort bij hun werk en is kennelijk functioneel!!! We stelden ons er noodgedwongen op in en zagen toch nog kans een leuke tocht te maken door het werkelijk schitterende en afwisselende landschap.

Vriezenveen is met een lengte van ruim zes kilometer één van de langste dorpen in Nederland. Het dorp ontstond in 1364 door de ontginning van het veen. Kenmerkend voor Vriezenveen zijn de "slagen" -smalle stroken grond- waarop de huizen achter elkaar werden gebouwd. Wat direct opvalt zijn de resten van de vroeger zo befaamde Jansen en Tilanus textiel fabrieken. Alleen de schoorsteen staat er nog als een stille getuige van een verloren stuk glorieuze industrie.

De bemanningen hadden in de avond stof genoeg om over deze dag na te praten en konden tevreden gaan slapen.

Maandag 30 juni. We werden wreed gestoord door een hels lawaai bij de "plankenbrug" dit werd veroorzaakt door twee noeste werkers die het brugdek met alle ten dienste staande middelen te lijf gingen. Het zwaarste geschut was het gebruik van een pneumatische beitel, gevoed door een overjarige en astmatische compressor die weer op zijn beurt werd aangedreven door een luidkeels keffend stroomaggregaat. De brugwachter werd weer

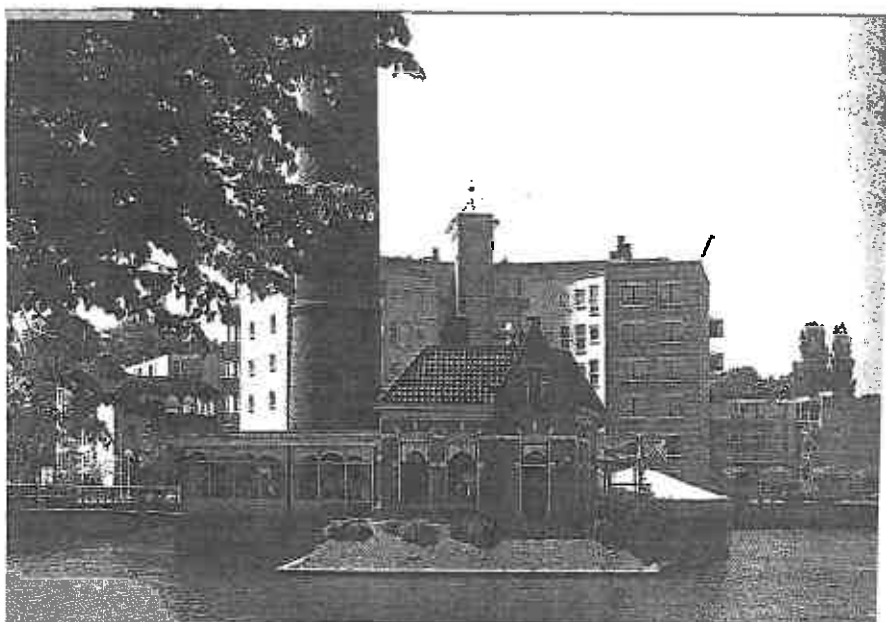


★ Molen Nootgedacht in Veenoord.

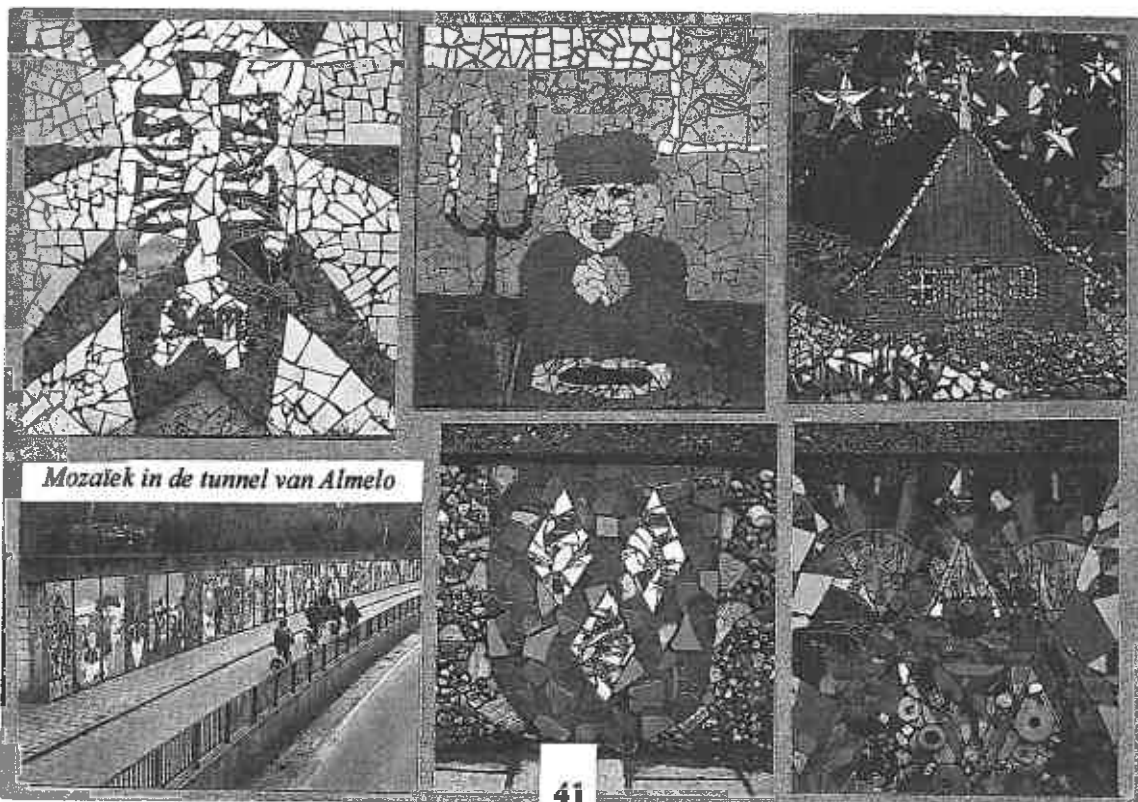


Havenmeester van het Jaar Toon Schrijver: 'Havenmeester? Ik noem mezelf liever gastheer.'

Almelo



De schoorsteen en portiersloge van de fabriek 'Van Heek-Scholco' zijn ware blikvangers.



Moziek in de tunnel van Almelo

telefonisch benaderd en onder toezicht van voornoemde werkers konden we door de, inmiddels half gesloopte, brug het kanaal Almelo – De Haandrik richting Almelo op.

Erg vervelend was dat mijn ruitenwissers alle dienst weigerden hetgeen bij de vele stortbuien beslist geen prettige ervaring is. Door de driekleur van Jumbootje goed in de gaten te houden kon ik op koers blijven en was het niet nodig om van het, per marifoon, gedane aanbod van Harry om zijn toplicht te ontsteken gebruik te maken. Ik had nog het meeste last van de met golven opspattend water die passerende auto's het kanaal in en over de boot heensmeten. Op het Tjeukemeer, bij windkracht 6, krijg je minder buiswater over!!!

We passeerden Vriezenveen met de schoorsteen van ex Jansen en Tilanus als merkteken en we zaten nu vlak bij Almelo. Het was een wonder van de eerste orde dat, toen we de sluis van Aadorp onder Almelo namen, het regengeweld was afgedropen naar het gebied van hier en daar een bui. Van de sluiswachter kregen we een informatiepakketje en wij, van de Duet, de mededeling dat we uitgerekend op de rotste plek in de sluis wilden vastmaken. Omdat we alleen met Jumbootje in de sluis kwamen dachten wij "ha fijn direct maar aan stuurboord afmeren." We hielden echter geen rekening met het, tijdens het schutten, binnendonderende sluiswater.

Na de sluis namen we de aftakking naar het Twentekanaal en na ca. anderhalve kilometer varen, door een troosteloos aandoend industriegebied, bereikten wij ons einddoel de Almelse Watersportvereniging. Deze jachthaven was in 2002, door de Waterkampioen, uitgeroepen tot de jachthaven van het jaar dus moest het er wel in orde zijn. We werden opgevangen door een uiterst vriendelijke havenmeester die ons kundig, langs andere boten heen, naar onze plek dirigeerde.

De goede man kwam wel lichtelijk in verwarring bij het vaststellen van de thuishaven van de Duet. Op de spiegel staat Heerenveen, op de neus prijkt het Amsterdamse stadswapen en toen hij de naam Wienk hoorde, meende hij met Tukkers te doen te hebben.

Voor mij persoonlijk was de wens om eens met de boot in Almelo te komen vervuld. Als welkom kregen we van de havenmeester een rijk gevulde informatetas. En wat denk je? Er zat ook een bus met overmaatse beschuiten van Bolletje in!!! Het zal u nu duidelijk zijn waarom dit reisverslag een toch wel vreemd aandoende titel heeft meegekregen.

Na onze per info-tas verkregen consumptiebonnen verzilverd te hebben togen we op de fiets naar Wierden. Je denkt wel in Almelo te liggen maar Wierden ligt toch dichterbij. Wierden is langs een mooie weg maar helaas pas na het nemen van een brug type Cauberg op korte afstand van de haven te bereiken.

Wierden heeft een leuk centrum met ondermeer de nodige voedselverstrekkende neringdoenden. Je kunt het geloven of niet maar ook hier is ook een strijkijzermuseum. Behoort dit soms tot de streekgebonden tradities of heeft het iets te maken met het feit dat we in een, van oorsprong, textielgebied zitten waar de strijkvrije stoffen nog niet bekend waren?

Terug, ja weer via die rotbrug maar de mooie omgeving maakt alles weer goed. Bij de boot aangekomen konden we ons heerlijk met de shampoo uit de info-tas douchen. De avond brachten de families op de gebruikelijke genoeglijke wijze door.

Dinsdag 1 juli. Vandaag op de fiets naar Almelo. Helaas moesten we wederom de steile brug overwinnen om in de buitenwijken van Almelo te kunnen komen. Voordat je in het centrum komt moet je onder het viaduct van het spoor door. Meestal tonen dergelijke tunnels een troosteloze aanblik of ze zijn met goedbedoelde graffiti kunst versierd. Deze tunnel was echter, onder deskundige leiding, aan beide zijden over de volle lengte opgevrolijkt met mozaïekpanelen. Deze zijn opgebouwd uit diverse soorten afval zoals stukjes glas of tegeltjes, delen van oud keukengerei, sloopdelen van auto's, fietsen enz. te gek om op te noemen. Het geheel stelt een beeldverhaal voor van een militair die na vele omzwervingen en oorlogen,

weer thuis komt. Natuurlijk had ik mijn camera in de boot liggen en moesten we, noodgedwongen, genoeg nemen met een ansichtkaart van niet al te beste kwaliteit. We waren in lange tijd niet meer in Almelo geweest, het centrum probeert op een echte metropool te lijken maar dit is, in onze ogen, niet echt gelukt. Je kunt met de boot midden in het centrum afmeren in de uitstekend geoutilleerde jachthaven die ondergebracht is in een voormalig werfgebouw maar of je daar rustig ligt, met het uitgaans centrum om de hoek, is maar de vraag.

Op loopafstand van de haven ligt de promenade die dwars door het centrum van Almelo gaat. De veelsoortige winkels, horecabedrijven en een fraai winkelcentrum dragen er zorg voor dat je, indien gewenst, snel door je duiten heen kunt raken. In het winkelcentrum was de al vaker genoemde grootgrutter aanwezig en we kwamen, hoe kan het ook anders, de bemanning van Jumbootje tegen. Zij waren uiteraard op zoek naar hun speciale brood.

In 1989 werd de laatste textielfabriek, Van Heek – Scholco, van Almelo afgebroken. Gelukkig heeft men, als eerbetoon aan vroeger tijden, de markante schoorsteen en de portiersloge laten staan. Naar de mening van het stadsbestuur zijn dergelijke historische gebouwen op een fraaie wijze geïntegreerd in de nieuwe architectuur. De meningen of men daar ook werkelijk in geslaagd is zijn nogal verdeeld. Het vernieuwde stationsgebied heeft de gemeente in 1992 “De Bronzen Bever” opgeleverd, een rijksprijs voor bouwen en wonen.

Wil je Almelo op je gemak beleven dan is de Kuierroute een aanrader, echter voor een echtpaar met een fiets bij zich en waarvan de mannelijke helft zich nog steeds met de oude mannetjestred voortbewoog zat dat er niet in. De route is ongeveer zeven kilometer lang en start bij de Bolletje Winkel en Koffie en Theeschenkerij, en als je daar dan toch bent is het naar binnen gaan een must. De bakkerijwinkel is volop in bedrijf en je kunt er ouderwets gezellig koffiedrinken of op z'n Twents opgedofte thee. Op de verdieping is een compleet ingerichte bakkerij uit grootmoeders tijd ingericht. Het is natuurlijk ook mogelijk om de diverse Bolletje producten te kopen. Ook de bus beschuit, die wij in de jachthaven cadeau kregen, is daar te koop. Bij de marine zouden dan ze zeggen “ maar hij smaakt dan wel naar koper!”

Op de terugweg kozen we nu de andere kant van het spoorwegviaduct om het mozaïek ook van deze kant goed te kunnen bekijken.

Terug in de boot het bekende ritueel: eten en daarna het gezamenlijk koffie drinken en de terugreisroute voor de volgende dag bespreken.

Hoe de terugreis verliep vertel ik graag in een volgend nummer anders zou deze uitgave wel heel erg dik worden!!!

Uw reisverslaggever:

Rien Wienk, schipper van de Duet in samenwerking met zijn rechterhand Lies.

Bij het samenstellen van dit verslag heb ik enige nadere gegevens gebruikt uit het boekje “Varen door de tuin van Nederland” uitgegeven door GOGBT en NNBT isbn 90-806955-1-3

De mooiste plek van Nederland.

In de onlangs door de NCRV op de televisie gehouden verkiezing "de mooiste plek van Nederland" is het laagveenmoerasgebied "de Weerribben" gekozen tot de mooiste plek van Nederland.

Dit – in de kop van Noordwest Overijssel gelegen – nationale park (één van de twintig in Nederland) is ca. 3500 ha. groot en wordt wel beschouwd als het belangrijkste moerasgebied van Noordwest Europa.

Deze uitverkiezing is mede te danken aan bewoner Sybrand de Boer, een kooiker en palingvisser, die op de televisie liet zien hoe mooi de Weerribben zijn.

De Boer : "Hoewel het Gaasterland en Zuid-Limburg ook hele mooie gebieden zijn, ben ik altijd weer blij als ik thuiskom in de Weerribben. Mijn ouders en grootouders komen hier ook vandaan, maar toch beschouw ik het niet als een plek voor mij alleen. Dit gebied is van ons allemaal in Nederland."

Directeur Jaap Otten van de VVV "Kop van Overijssel" heeft er een dubbel gevoel aan overgehouden.

"Wij zitten publicitair gezien nu op rozen" vertelt hij tijdens een vaartocht door het laagveenmoeras.

"Maar wij moeten nu niet de kip met de gouden eieren gaan slachten. Wij moeten voorkomen, dat het hier straks zo druk wordt, dat het niet meer leuk is."

De Weerribben trekken meer dan een miljoen bezoekers per jaar. Er wordt veel gewandeld, gefietst en gekanoed, terwijl ook de z.g. "fluisterbootjes" met hun elektrische motortjes veel worden gehoord.

Boswachter Egbert Beens verwacht als gevolg van de uitverkiezing de komende jaren nog eens een miljoen bezoekers extra. Beens : "Ik ben daar niet bang voor. Wij hebben het gebied zorgvuldig in zones ingedeeld, zodat de bezoekers buiten de kwetsbare gebieden blijven. Wij moeten echter niet bezwijken voor de druk om bijvoorbeeld extra fietspaden aan te gaan leggen."

De beste manier om natuur en recreatie met elkaar te verzoenen is spreiding van het aantal bezoekers over het gehele jaar.

"Laat de mensen buiten het hoogseizoen komen", zegt Jaap Otten, "dan zitten zij elkaar ook niet in de weg".

Egbert Beens : "Het mooiste vind ik de Weerribben in de wintermaanden, vlak voor de rietsnijders het land op komen. Dan is alles nog zo stil en rustig".

Otten : "Ik houd van het gebied in het voorjaar, wanneer het riet net is gemaaid en het uitzicht weids is."

Het landschap is ontstaan door het afgraven van veen voor de turfwinning. Hier komt ook de naam vandaan ; "ribben" zijn smalle stroken land, waarop de uitgestoken turf lag te drogen, terwijl de "weren" de uitgestoken delen (ook wel "petgaten" genoemd) zijn.

De attracties van de Weerribben zijn de rust, de ruimte, de diepe duisternis en de stilte. "Het enige wat je hier 's nachts hoort is de nachtegaal", zegt dierecoloog Freek Niewold van kennisinstituut Alterra. Een minpuntje is volgens hem het branden van het maaisel tussen het riet. "Het stinkt hier soms verschrikkelijk !".

Het is overigens niet zo, dat de natuur hier maar zijn gang mag gaan. Staatsbosbeheer getroost zich veel moeite om bosvorming te bestrijden. Zij zouden het liefst elk jaar tien hectaren open water maken, maar dat kost een half miljoen euro per jaar en dat geld is er niet.

Het open houden van het gebied is van levensbelang voor de vele waardevolle planten en dieren, zoals zeldzame vlindersoorten. Henk de Vries van de Vlinderstichting is dan ook heel blij met dit gebied.

Ook voor het riet is dit van belang. Het wordt voornamelijk gebruikt voor dakbedekking en is het beste riet van Nederland.

Maar ecobioloog Freek Niewold is het hier helemaal niet mee eens. Hij vindt het eigenlijk maar onzin om het ontstaan van een moerasbos tegen te gaan. Het kost volgens hem heel veel geld en het levert niks op. "Laat het moerasbos maar doorgroeien", doceert hij, "het valt vanzelf wel weer eens om en in de tussentijd ontstaan er heel veel soorten planten en bomen. Veel mooier dan dit. Ik zie alleen maar riet, riet en nog eens riet...".

Er wordt ook veel gesproken over de voor- en nadelen van het toerisme.

Er zijn voorzieningen in de omliggende dorpen, die alleen kunnen overleven door de toeristenstroom.

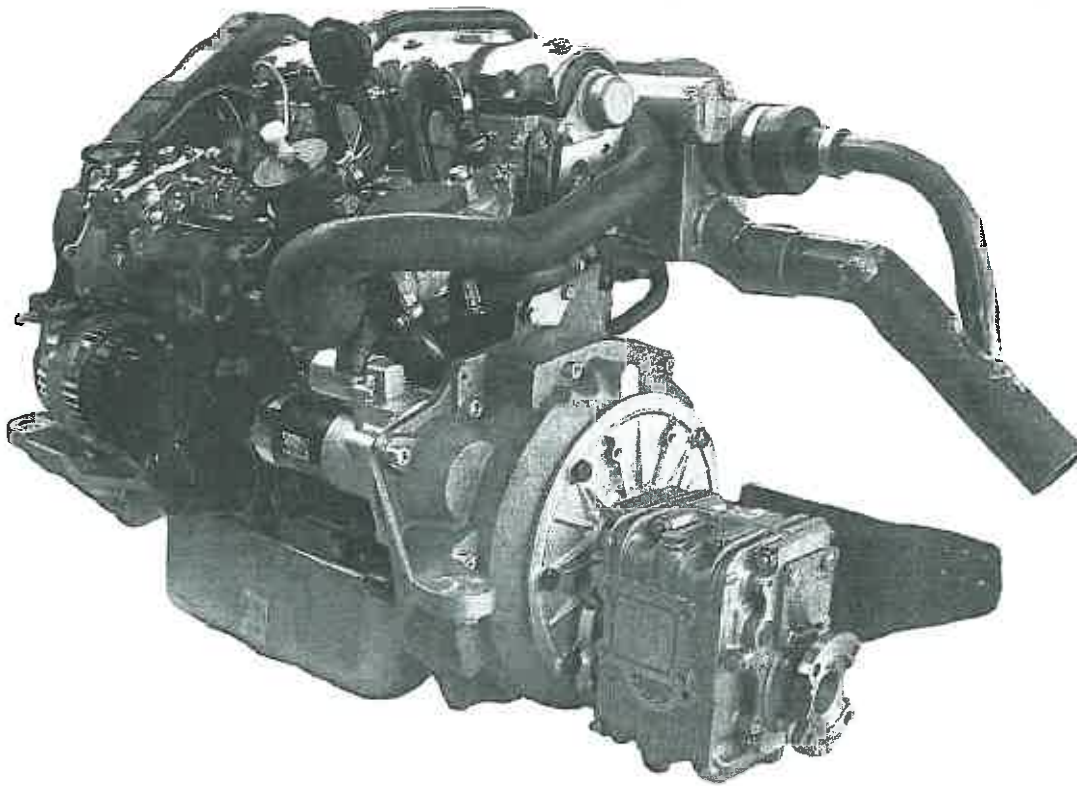
"Ze draaien in de zomer driemaal zo veel omzet als normaal", zegt Harriët Hofsink van de gemeente Steenwijkerland.

Anderzijds kan het toerisme ook veel vernietigen van dit prachtige gebied. Hans Schiphorst, secretaris van het nationale park : "Wij moeten de kip met de gouden eieren aan het broeden houden. Natuur is de basis van elk bezoek. Zoals een kano-verhuurder mij vertelde ; "De mensen komen niet hier naar toe om een peddel in het water steken, maar om van de natuur te genieten !".

Ook voor motorbootvaarders is dit een prachtig gebied om te ontdekken. Bij Ossenzijl is een mooie jachthaven, van waaruit leuke fiets-, kano- en fluisterboottochtjes gemaakt kunnen worden, zoals enkele leden van onze club vorig jaar tijdens de Pinkstertocht hebben kunnen ervaren.

En de vaartocht over de Kalenbergergracht van Ossenzijl naar Muggenbeet (een heel toepasselijke naam, want het stikt hier werkelijk van de kleine mugjes, de knutten) is een belevenis op zich !

In de directe omgeving zijn de Beulaker Wieden mooie meren met prachtige aanlegmogelijkheden, terwijl het nabij gelegen Giethoorn en Blokzijl zeker ook een bezoekje waard zijn



Sinds enige weken hebben wij ons scheepsdieselmotoren-assortiment uitgebreid met een fabrieksnieuwe 4-cilinder scheepsdieselmotor gebaseerd op de Peugeot XUD9 industriemotor, welke wij in zowel de kielkoeling- als de interkoelinguitvoering leveren.

Deze motor is vanwege zijn afmetingen en vermogen ideaal als vervanger van de vele duizenden Peugeot XDP scheepsdiesels die in Nederland en ook Europa rondvaren.

Technische info / Leveringsomvang:

- * 37kW - 50pk - 3000omw/min. hetzij 41kW - 56pk - 3600omw/min.
- * cilinderinhoud 1905cc
- * dynamo 70Amp-12V
- * gewicht 185kg compleet met keerkoppeling
- * luxe instrumentenpaneel met toerenteller, urenmeter, Voltmeter, oliedrukmeter, watertemperatuurmeter, akoestisch alarm en gloei/start/stopschakelaar
- * flexibele motorsteunen

Prijzen:

- * met ZF12M keerkoppeling of TechnodriveTMC60 keerkoppeling in kielkoelinguitvoering bedraagt € 7.500,- inclusief btw.
- * met ZF12M keerkoppeling of TechnodriveTMC60 keerkoppeling in interkoelinguitvoering bedraagt € 7.950,- inclusief btw.

Met vriendelijke groeten,

Arco van Houwelingen
Drinkwaard Motoren BV
Baanhoek 152
3361GN Sliedrecht
Telefoon 0184-412332
Telefax 0184-499925
WWW.DRINKWAARD.COM
Info@drinkwaard.com

Doerak een leenwoord?

Het is gebleken dat nieuwe Nederlandse woorden op verschillende manieren worden gevormd. Een andere belangrijke manier waarop de woordenschat kan worden uitgebreid, is het overnemen van "leenwoorden." In dit artikel een voorbeeld van een leenwoord, dat een interessante geschiedenis heeft, namelijk **Doerak**.

Waar komt het vreemde *doerak* 'gemeen mens, rakker' vandaan? Over die vraag is veel geschreven. De dialectoloog en arts Johan Winkler (auteur van het bekende *Algemeen Nederduitsch en Priesch dialecticon*) stelt in 1879 in de *Navorscher* de vraag of het 'scheldwoord dat door het onbeschaafde volk in de groote hollandsche steden, en ook elders in Nederland, geenszins zelden gebruikt wordt' wellicht ontleend is aan het Russische *doerák* 'gek, dwaas', en niet, zoals hij tot dan toe dacht, aan het Maleise *doerhaka* 'ontrouw, weerspanningheid'. In hetzelfde jaar wordt zijn vermoeden bevestigd door de taalkundige A. Sassen, en in 1912 wordt in hetzelfde tijdschrift nogmaals op de kwestie ingegaan. Het degelijkste artikel over *doerak* is geschreven door slavist en WNT-redacteur R. van der Meulen in 1943.

Unaniem komt men uiteindelijk tot de conclusie - overgenomen door alle etymologische woordenboeken - dat het woord aan het Russisch is ontleend en dat een Maleise herkomst onmogelijk is omdat de betekenisontwikkeling onverklaarbaar is. Daar kan nog een argument aan toegevoegd worden: de verbreiding van het woord *doerak* in Europa. Het woord kwam in de negentiende eeuw ook voor in het Duits en Frans, wat ontlening uit het Maleis bijzonder onwaarschijnlijk maakt - deze talen hadden immers vrijwel geen contact met het Maleis, maar wel met het Russisch.

Als bezwaar tegen ontlening aan het Russisch is wel gewezen op het verschil in klemtoon: in het Russisch ligt de klemtoon op de laatste lettergreep: *doerák*, terwijl die in het Nederlands op de eerste ligt. Uit het beroemde naslagwerk *Nederlandsche spreekwoorden, uitdrukkingen en gezegden* van Stoett blijkt echter dat ook de vorm *doerák* heeft bestaan. De terugtrekking van de klemtoon is niet heel bijzonder: het woord *doerak* is een echt spreektaalwoord, en de meeste Nederlandse woorden hebben nu eenmaal de klemtoon op de eerste lettergreep. Ook bij *pierewaaien* en *Nova Zembla* is de klemtoon teruggetrokken: deze woorden gaan namelijk terug op het Russische *pirovát* 'feestvieren' en *Nóvaja Zemljá*. Bovendien kunnen andere woorden die eindigen op een onbeklemtoonde lettergreep op *-ak* (*luilak, vuilak, schobbejak, zwijnjak*) een rol gespeeld hebben. Deze gedachte wordt versterkt door de variant *doerjak*, die Stoett noemt.

We hebben *doerak* dus uit het Russisch geleend, maar onder welke omstandigheden? Het blijkt dat het woord, behalve in de grote steden, onder andere in de Betuwe en speciaal in de omgeving van Zoelen voorkwam. Het lijkt daarom waarschijnlijk dat het woord is overgenomen van de kozakken, die in 1813 en 1814 Nederland hielpen de troepen van Napoleon te verdrijven, en die onder andere in genoemde plaatsen waren gelegerd. Deze kozakken maakten diepe indruk op de Nederlandse bevolking, door hun wilde optreden en hun exotische kleding. In 1813 verscheen een *Hulpboekje om de Russen en Kosakken goed te verstaan*, met een Nederlands-Russische woordenlijst. Er werd een bordspel verkocht dat 'het kozakken spel' heette, en vele schilders en tekenaars wijdden werk aan de kozakken. Ontlening uit deze periode lijkt dus waarschijnlijk, maar het blijft mogelijk dat het woord - eveneens en misschien tegelijkertijd - overgenomen is door zeelui uit de Oostzee.

Hoe het ook zij, eind negentiende eeuw was het woord *doerak* geheel ingeburgerd in de spreektaal. Dat blijkt uit het feit dat het in 1887 in een rechtszaak, kennelijk een beledigingszaak, figureerde: het *Paleis van Justitie, Bijblad*, 31 maart 1887, meldt namelijk 'dat de gedaagde haar meermalen heeft gehoond en beledigd (...) door het toevoegen der woorden "sekreet, doerak, vuilak en lellebel."

Bron: "Hondsdrif", waar komen onze woorden vandaan? Van Nicoline van der Sijs

De leden van de Doerakclub zijn er wel en beetje trots op dat de naam van ons troeteldier onderwerp is voor zo'n uitgebreide verhandeling. En daarbij te weten dat de naam doerak verbonden is aan zo'n vijftienghonderd schepen variërend van 6 t.e.m. 10,50 meter en naar keus met of zonder achterkajuit.

De baron van Wassenaar heeft gelijk gekregen toen hij zei, "ik wil en betaalbaar recreatieschip bouwen dat de bijnaam krijgt, de volkswagen op het water. Een echt familieschip zonder opsmuk of onnodige franje waar ieder zich happy in kan voelen.."

En wij Doerakkers hopen nog vele jaren van onze "lellebel" te mogen genieten!!!!

De Luts

Door de liefhebbers van het watertje de Luts bij Balk in Friesland wordt volgehouden dat de Luts wellicht het mooiste stukje water van Friesland is. Als je éénmaal dit watertje hebt bevaren kan je beamen dat deze bewering ten volle waar is.

Steeds wanneer je hier komt en onafhankelijk van het jaargetijde zul je weer onder de indruk raken van dit stukje natuur.

Stationair toerental is de maximale vaarsnelheid want de 6 km per uur die wordt voorgeschreven is eigenlijk nog te snel. De Luts wordt nu nog alleen bevaren door rust – zoekers met kleinere vaartuigen. Zij vinden dan ook dat de boze plannen voor het verbreden en uitdiepen van de Luts van tafel moeten.

Als er grotere en snelle vaartuigen door de Luts kunnen zal zij misbruikt worden als sluiproute om het grote water (de Fluessen en het Heegermeer) te ontlopen en zal men dus "snel" even door de Luts!!!

De rustzoekende watersporters, zij zijn er echt nog, zouden dan ook met klem de bestuurders van Balk, Gaasterland en Friesland willen adviseren blijf van onze Luts af.

De Luts is het einde, maar verbreden en uitdiepen is het einde van de Luts

We zijn benieuwd of door de overheden naar deze hartenkreet geluisterd zal worden.



U wilt adverteren op dit omslag?

Neem dan contact op met het bestuur.

JW advertentie?

U wilt adverteren op dit omslag?

Neem dan contact op met het bestuur.

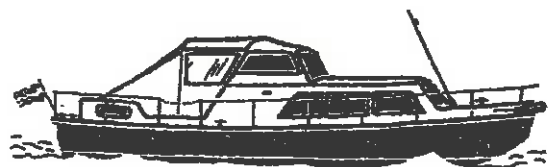
JW advertentie?

albers Tent- en Zeilmakerij B.V.

SPECIALIST IN HET MAKEN VAN KUIPTENTEN

VOOR DOERAKKEN EN ANDERE EISTA-SCHEPEN

**DE TENTEN WORDEN UITGEVOERD IN
GEPLASTICEERD POLYESTERDOEK
NADEN EN RUITEN WORDEN HF-GELAST
DEZE LASNADEN ZIJN 100% WATERDICHT!**



Nude 55a, 6702 DK WAGENINGEN Tel. 0317 - 414887
Postbus 540, 6700 AM WAGENINGEN Fax. 0317 - 424968

E-mail: albers-j-zeilmakerij@planet.nl



Steenwijkerstraatweg 86
7942 HR Meppel NL

Tel: 0522 254007
Fax: 0522 252551
E-mail: Info@ProAqua.nl
Internet: www.ProAqua.nl

Vernieuwd!
ProAqua.nl

**VERKOOPBEMIDDELING IN DOERAK, MARAK EN
ANDERE WERFGEBOUWDE MOTORJACHTEN**

Nieuwbouw van Belter-jacht en Riak-vlet

Restyle- en refit-adviezen

Vaarschool, theorie en praktijk

Passantenhaven

Bootverhuur

Alle reparaties, revisie en onderhoud.

Ligplaatsen en winterstalling

Alle Doerak-accessoires en onderdelen.

Het Doerak-kenniscentrum!

Hartelijk dank!

Na een jaar van hard werken en aanpassing en vernieuwing van onze haven, ligt deze er weer netjes bij, zoals het hoort. Ook de schepen krijgen nu weer de aandacht die ze verdienen!

De steigers zijn vernieuwd, een grote, nieuwe hal is gebouwd en we werken aan een betere bereikbaarheid voor rolstoelen. De overlast die deze activiteiten met zich mee brengen, is bijna achter de rug waardoor onze haven er nu weer representatief bij ligt.

Wij hopen u binnenkort eens te ontvangen in Meppel, zodat u het resultaat van alle inspanningen eens kunt zien!

Met dank aan alle bezoekers die tijdens deze hectische periode positief reageerden op deze tijdelijke situatie!

**MET SPOED TER BEMIDDELING GEVRAAGD :
DOERAK, MARAK EN ANDERE WERFGEBOUWDE MOTORJACHTEN.**

**OPENINGSTIJDEN: MAANDAG TOT ZATERDAG VAN 09.00 tot 18.00 uur,
ZONDAGS GESLOTEN.**