

NOVEMBER 2016

DOERAKCLUB





DOERAK SNEEK

*Nieuwbouw
Onderhoud, refit en reparatie
Occasions
Jachthaven
Verhuur*



Eeltjebaasweg 3
8606KA Sneek
Nederland
Telefoon: +31(0) 515 41 37 81
Fax: +31(0) 515 42 32 90



www.holidayboatin.nl
info@holidayboatin.nl
www.doeraksneek.nl
info@doeraksneek.nl

Colofon

42^{ste} jaargang, nummer 2, november 2016

Het clubblad verschijnt tweemaal per jaar: in maart en november

Sluitingsdatum kopij: 10 februari en 10 oktober

Advertenties en kopij zenden naar: redactie@doerakclub.nl

Bestuur Doerakclub

B. (Bert) Hovener, voorzitter a.i.

J. (Jan) Voogt, secretaris

P.L.G. (Pim) Frequin, penningmeester

G. (Guus), Boonstra, ledenservice

W. (Wim), Harzing, algemeen bestuurslid

M. (Meindert) Vos, public relations

B. (Bert) Hovener, eindredacteur

Website: www.Doerakclub.nl

Webmaster: B. (Bert) Hovener

e-mail: webmaster@doerakclub.nl

Secretariaat

Sake Visserstraat 61

8491 DK Akkrum

e-mail: secretaris@doerakclub.nl

Penningmeester

P.L.G. Frequin (e-mail: penningmeester@doerakclub.nl)

Acaciastraat 56

3434 BZ Nieuwegein

Tel.: 030-6067858

Bankrekening NL44INGB0000480542 t.n.v. Doerakclub

Incasso: ID NL28ZZZ404078600000

Technische Commissie

H. (Herman) Rienties: coördinator

Aanmeldpunt: tc@doerakclub.nl

F. (Fred) Vonk

W.L. (Wim) Tefeij

J. (Hans) v.d. Broek

H.A. (Henk) Kegge

Redactie clubblad

Redacteuren: A. (Anne) Heemstra, J. (Jeannette) Fremouw,

M. (Marieke) Hensen.

Correspondent: J. (Johan) Sneekes

Opmaak/dtp: J. (Jeroen) Keijsper

Eindredacteur: B. (Bert) Hovener

e-mail: redactie@doerakclub.nl

Disclaimer

De Doerakclub heeft een advertentie beleid. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van de geplaatste advertenties berust echter bij de adverteerder.

Aan de inhoud van het clubblad Doerakclub wordt veel zorg besteed. Er kan echter geen verantwoordelijkheid worden aanvaard voor eventuele onvoorziene gevolgen veroorzaakt door fouten in artikelen of rubrieken.

Coverfoto

Leny Voogt (Revin, Haute Seine Fr.)

Copyright

Copyright © Doerakclub

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder schriftelijke toestemming van de redactie.

Inhoudsopgave

4	Van het bestuur
8	Uitnodiging voor de Doerakclubdag
9	Programma Doerakclubdag
9	Jubileum 40 jaar lidmaatschap
9	Lustrum commissie babbeltje...
10	Notulen Doerakclubdag 20 maart 2016
12	Technische middag Bakker IJlst
16	Oergezellig mannendagje...
20	Vaarverslag van Huizen naar Meppel
24	Ik geef de pen door aan.....
27	Walvis(v)aardigheden
30	Na de brand opnieuw beginnen.....
34	Impressie Doerakclubdag 20 maart 2016.
36	Doerakje varen... Kachel
39	Boat Conveyor over het Apeldoorns Kanaal
41	Vaarrondje Nederland - Duitsland

Van het bestuur

Voorzitter

Op dit moment heeft de Doerakclub geen voorzitter. De taken van de voorzitter zijn verdeeld onder de overige bestuursleden. Bert Hovener zit de bestuursvergaderingen voor en Pim Frequin zal de Doerakclubdag voorzitten. Gelukkig, zo luidt een veel gebruikt gezegde, heeft de voorzitter binnen een bestuur de gemakkelijkste taak, dus wat houdt u tegen om u beschikbaar te stellen voor deze functie?

Leden voor leden

Leden voor leden is bedoeld voor leden om iets voor andere leden te doen en/of kennis en ervaringen te delen met elkaar. Het bestuur wil deze activiteit ondersteunen en stimuleren. Op de website heeft u al kunnen lezen dat we zijn begonnen met 'coachende schippers'. Leden kunnen vragen om een dagje of dagdeel ondersteuning op het gebied van varen en bootomgang bij een meer ervaren schipper.

Maar er zijn natuurlijk meer mogelijkheden. Als u het gezellig vindt om met een groepje een scheepvaartmuseum te bezoeken of om een keer bij elkaar te gaan zitten en bij te praten over vaargebieden, dan kan dat ook. Uw activiteit of initiatief moet natuurlijk wel Doerak- of watersport gerelateerd zijn en dan kan er veel!

Wilt u ook eens een activiteit organiseren en wilt u andere Doerakleden bij uw initiatief betrekken dan kunt u hen goed bereiken met de Doerakclub Nieuwsbrief. Als u een representatieve tekst van uw activiteit schrijft en contact opneemt met de webmaster, wordt er gezamenlijk een uitnodigend en enthousiasmerend artikel voor in de Nieuwsbrief én op de website gemaakt.

Wilt u meer informatie of eerst overleggen over een mogelijke activiteit dan kunt u altijd contact met mij opnemen.

Jan Voogt, secretari

Clubblad

In het clubblad van maart 2016 heeft de redactie u geïnformeerd over de overstap naar een nieuwe drukker voor ons blad. De voordelen zijn een 'full colour' uitgave en gedrukt in 'offset' wat een veel mooier resultaat geeft. Bij de productie van dit clubblad is nauwkeurig gelet op de tijdbesteding en gelukkig kunnen we u melden dat het 'een slok op een borrel' scheelt: het kost de redactie veel minder tijd!

Zo is het niet meer nodig om een zo voordelig mogelijke kleur/zwart-wit indeling te maken; het stuk voor stuk uploaden van de pagina's naar de drukker en het aanmaken van een leeg clubblad en vervolgens het positioneren van de ge-uploadde pagina's is ook komen te vervallen.

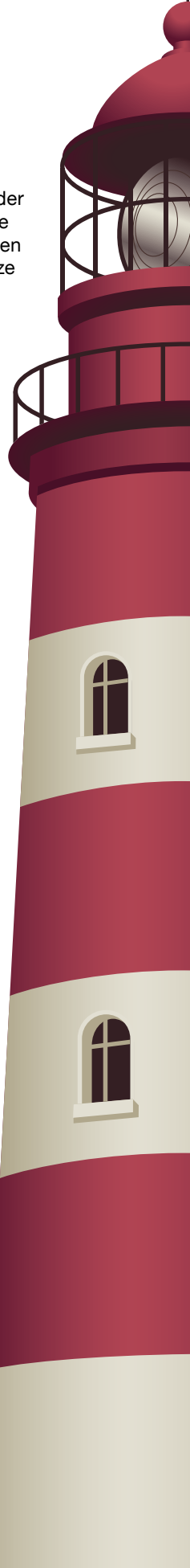
Het verzenden van het clubblad naar de leden is nu een taak voor de drukker, wij hoeven alleen nog maar een adreslijst te maken en naar hem te sturen.

Al met al besparen we hiermee toch zeker zo'n 6 - 8 avonden werk.

Het maken van het clubblad wordt uitgevoerd in MS Word. De opmaak is volgens een vaste 'template' waarin marges, lettertype, -grootte, titels, subtitels, paginanummer, etc., etc. zijn vastgelegd. Foto's van 300 dpi (tenminste 1,2 MB en hig-res.) moeten worden ingevoegd in de tekst. Het Word-clubblad wordt omgezet in één PDF file met de hoogste PDF-kwaliteit en via WeTransfer opgestuurd naar BladNL. Vervolgens wordt de verzendlijst opgestuurd naar de drukker en 'klaar is Kees'.

Onze trouwe redactrice, Marieke Hensen, kent u ongetwijfeld van de artikelen "Walvis(v) aardigheden", die Marieke en Nico gedurende vele jaren voor het clubblad schreven. Helaas hebben zij hun Doerak verkocht en zij zullen hun lidmaatschap beëindigen. Marieke en Nico hebben hun laatste 'stukje' voor het clubblad geschreven als afscheid van hun boot en van onze geweldige club. Wij zeggen: "Dank voor jullie bijdrage en leesplezier".

Het zal duidelijk zijn dat we nu op zoek moeten gaan naar een nieuwe redacteur/ correspondent, dus bent u 'vlot met de pen', twijfel dan niet en laat van u horen.





Dit clubblad van november 2016 is (waarschijnlijk) het laatste clubblad dat u zult ontvangen. De Doerakclub is er, ondanks vele pogingen, nog niet in geslaagd om opvolgers te vinden voor de functies van Jeroen Keijsper, onze Desktop publisher en voor Bert Hovener, onze eindredacteur. Voor leden die goed uit de voeten kunnen met MS Word (of MS Publisher of Adobe Indesign voor de 'gevorderden') en enige handigheid hebben met een fotobewerkingsprogramma is het maken van het clubblad goed te doen: het kost natuurlijk wel tijd, maar het is leuk werk en je krijgt er, evenals de overige redactieleden, veel waardering voor!

Het zal toch niet gebeuren dat onze Doerakclub zonder clubblad komt te zitten!!!

Wilt u meer informatie of eerst overleggen over een bijdrage aan het clubblad, dan kunt altijd contact met mij opnemen.

Bert Hovener, eindredacteur.

Penningmeester

Volgens het "bestuur rooster van aftreden" is de huidige penningmeester, Pim Frequin, niet herkiesbaar. Het bestuur zoekt op termijn een opvolger, die over een redelijke boekhoudkundige kennis beschikt en na enige inwerktijd de leden - & financiële administratie met een standaard ledenadministratie & boekhoudprogramma kan voeren.

De belangrijkste werkzaamheden omvatten o.a. het up-to-date houden van het ledenbestand d.m.v. lidmaatschap mutaties, ontvangen van berichten via internet en email, het aan de hand van een jaarlijkse begroting het bestuur nader informeren omtrent de opbrengsten en uitgaven voor de vereniging, het verwerken van financiële documenten (bankafschriften, facturen en declaraties) in het boekhoudprogramma en het opstellen en publiceren van het jaarlijkse financiële jaarverslag.

Deze werkzaamheden vragen gemiddeld 3 á 4 uur van uw tijd per week.

Nadere informatie over deze interessante bestuursfunctie kan bij Pim Frequin verkregen worden. Bij deze bent u uitgenodigd!

Pim Frequin, penningmeester

Public Relations

Zoals op de laatste clubdag al is aangekondigd, wil het bestuur de indeling van de clubdag veranderen om de clubdag voor alle leden nog aantrekkelijker maken. Het tijdstip van binnenkomst en de ledenvergadering starten zoals gebruikelijk op de zelfde tijd, maar in plaats van een spreker uit te nodigen, hebben we vier bedrijven uitgenodigd die voor Doerakbezitter interessante producten op de markt hebben. Zij presenteren deze producten met behulp van een 'marktkraam/stand' in de zaal.

Deze bedrijven zijn:

Veno heating uit Zwartsluis.

Dit bedrijf is de Nederlandse importeur van de Planar standkachels. Zij zullen op de clubdag een complete luchtverwarmingsinstallatie uitstellen en deze is ook in werking te bewonderen.

Magazine Motorboot

Motorboot is het enige maandblad in Nederland dat zich volledig richt op de gemotoriseerde recreatievaart. Met onder meer testverslagen, actualiteiten, reportages, columns, interviews en reisverslagen, belicht Motorboot het varen met een motorboot van alle kanten. Met daarbij uiteraard ook aandacht voor techniek en regelgeving.

Zandstra zeilmakerij uit Sneek

Een familiebedrijf, dat al meer dan dertig jaar een begrip is in de watersport. Zeilmakerij Zandstra biedt een breed aanbod in textieloplossingen aan en richt zich vooral op de pleziervaart.

TOP Windows Delfstrahuizen

Dit bedrijf produceert kunststof raamprofielen die in tegenstelling tot aluminium profielen niet condenseren. Door een unieke klikverbinding zijn deze raamprofielen gemakkelijk te monteren c.q. te demonteren.

Marktplaats voor leden

Daarnaast kunnen leden die watersport gerelateerde goederen willen verkopen, deze op deze clubdag aanbieden aan andere leden op een z.g. marktplaats. In de zaal wordt hiervoor ruimte gereserveerd. Wij willen echter vooraf inventariseren wat u wilt meenemen en aanbieden, daarom wordt u dringend verzocht dit vóór de Doerakclubdag te melden bij Meindert Vos via het e-mailadres pr@doerakclub.nl

Meindert Vos

Ledenservice

Collega clublid Leo v.d. Mast heeft, zoals bekend, zijn periode binnen onze afdeling afgesloten. Leo had het organiseren in het bloed zitten en dat heeft de Ledenservice natuurlijk na zijn vertrek wel gemerkt.

Dit was ook voor de Ledenservice even een moment van “en nu” ?

Gelukkig hebben zich enthousiaste leden aangemeld en zij willen de bezetting van de Ledenservice versterken.

De huidige samenstelling, die zeker nog uitgebreid kan worden (graag zelfs) is nu als volgt:

Martin Wolters, Rein Schotsman, Roel en Sonja Lowijs en Hans Zeegers.

De Ledenservice streeft naar een goede landelijke dekking zodat er ‘evenementen’ kunnen worden georganiseerd door het hele land en zoveel mogelijk leden kunnen genieten van bedrijfsbezoeken, workshops, cursussen en clubuitjes.

Kom ons hierin steunen. Een “vaste” baan, zoals vaak gesuggereerd wordt, is echt geen belemmering want het kost niet zoveel tijd. Het is verdraaid leuk om iets te organiseren en veel leden zullen u dankbaar zijn!

Wilt u meer informatie of eerst overleggen over deelname aan de Ledenservice, dan kunt altijd contact met mij opnemen.

Guus Boonstra

Technische Commissie

Klaas Hoekstra is gestopt als coördinator van de Technische Commissie in maart jl.. Op dat moment was er nog geen opvolger voor Klaas en heeft Wim Harzing deze taken zo goed mogelijk opgevangen. Inmiddels is het gelukt om een coördinator TC te vinden: Herman Rienties uit Westerbork. Herman neemt niet plaats in het bestuur en daarom is Wim Harzing als bestuurslid zijn aanspreekpunt.

Ook is de TC blij met de toetreding van Fred Vonk.

Tezamen zullen Herman Rienties, Wim Tefeij, Henk Kegge, Hans van den Broek en Fred Vonk alle technische geheimen van de Doerak voor u onthullen!

Beschikt u over technische kennis en vaardigheden? De TC wil hier ook graag gebruik van maken. Neem daarvoor contact op met Wim Harzing.

Het is aan te bevelen uw technische vraag direct aan de Technische Commissie te stellen (tc@doerakclub.nl), omdat technische vragen die op het Forum behandeld worden, voor de vragsteller mogelijk toch nog tot enige onduidelijkheid kunnen leiden.

De commissie buigt zich dan over de vraag en geeft u een zo goed mogelijk, maar zeker eenduidig, antwoord.

Op de Doerakclubdag is er ook er een ‘kraampje’ voor de technische commissie. U kunt daar uw vragen al kwijt, liefst schriftelijk. Natuurlijk kunnen ter plekke ook aantekeningen worden gemaakt. De antwoorden kunnen vast niet allemaal ter plekke worden gegeven, echter, de TC zal in dat geval uw vraag later beantwoorden.

Wim Harzing

Epifanes zet er vaart achter



Toegelaten voor
de pleziervaart
tot 2022

Nu ook
in rood!



Copper-Cruise: high performance antifouling voor elke Doerak

- harde koper- en biocidehoudende antifouling • langdurige aangroeiwering
- effectief werkzaam op zoet en zout water • verdraagzaam met de meeste antifouling
- hard schrobbaar oppervlak • zie ook www.epifanes.nl

EPIFANES
Yacht Coatings

Uitnodiging voor de Doerakclubdag

Met plezier nodigt het bestuur alle donateurs en leden met hun bemanning uit voor de najaars-Doerakclubdag op zondag 20 november 2016.

Denkt u “de Doerakclubdag is niets voor ons” of “Het is ons te ver”, dan zegt het bestuur tegen u: “Probeer het eens en laat ons daarna weten of het de moeite waard was”. Verras ons met uw reactie, vertel het ons of mail ons” (secretaris@doerakclub.nl)

Evenementencentrum “De Laak”, Amersfoortseweg 138, 3864 NH Nijkerkerveen.

Bij aankomst wordt er voor iedereen een kopje koffie of thee geserveerd.

Als u nog nooit eerder op een clubdag bent geweest, kunt u dat desgewenst melden bij binnenkomst. Dan vangt een bestuurslid u op.

Zoals gebruikelijk biedt de club u gedurende de bijeenkomst een warm hapje aan. Verder zijn de consumpties voor eigen rekening, € 1.75 voor koffie of thee en € 2.- voor fris- en alcoholische dranken.

De Glamourzaal is vanaf 13:00 uur open. Het programma begint om 14:00 uur.

De Doerakclubdag is er voor inspraak, ontmoeting, gezelligheid en kan ook nog leerzaam zijn.

Na de pauze van de ledenvergadering kunt u kennismaken met de ‘MARKTPLAATS voor Doerakkers’.

Er zijn vier bedrijven uitgenodigd die voor Doerakbezitter interessante producten op de markt hebben. Zij presenteren deze producten met behulp van een ‘marktkraam/stand’ in de zaal.

Veno heating uit Zwartsluis.

Dit bedrijf is de Nederlandse importeur van de Planar standkachels. Zij zullen op de clubdag een complete luchtverwarmingsinstallatie uitstellen en deze is ook in werking te bewonderen.

Magazine Motorboot

Motorboot is het enige maandblad in Nederland dat zich volledig richt op de gemotoriseerde recreatievaart. Met onder meer testverslagen, actualiteiten, reportages, columns, interviews en reisverslagen, belicht Motorboot het varen met een motorboot van alle kanten. Met daarbij uiteraard ook aandacht voor techniek en regelgeving.

Zandstra zeilmakerij uit Sneek

Een familiebedrijf, dat al meer dan dertig jaar een begrip is in de watersport. Zeilmakerij Zandstra biedt een breed aanbod in textieloplossingen aan en richt zich vooral op de pleziervaart.

TOP Windows Delfstrahuizen

Dit bedrijf produceert kunststof raamprofielen die in tegenstelling tot aluminium profielen niet condenseren. Door een unieke klikverbinding zijn deze raamprofielen gemakkelijk te monteren c.q. te demonteren.

Ook voor leden is er een stand op de ‘Marktplaats’ waar u watersport gerelateerde goederen kunt aanbieden aan andere leden. Wij willen echter vooraf inventariseren wat u wilt meenemen en aanbieden, daarom wordt u vriendelijk verzocht dit vóór de Doerakclubdag te melden bij Meindert Vos via het e-mailadres pr@doerakclub.nl

Om ca. 17:30 uur wordt er een uitstekend “Buffet de Laak” geserveerd.

De kosten voor dit buffet bedragen € 24,00 per persoon.

Voor het buffet moet u zich opgeven. Dat kunt u doen op de website in het menu ‘Clubactiviteiten in 2016’ onder de knop “Doerakclubdag november 2016”. Sluitingsdatum voor inschrijving is 13 november 2016.

Het bestuur hoopt veel leden te mogen begroeten, dan wordt het weer ouderwets gezellig!

Graag tot ziens op de 20e november.

Namens het bestuur,
Bert Hovener
voorzitter a.i.

Programma Doerakclubdag

1. Opening door de (interim)voorzitter.
2. Mededelingen.
3. Goedkeuring notulen van de vorige Doerakclubdag op 20 maart 2016
4. Voorstellen bestuur en voorstellen nieuwe leden.
5. Van het bestuur.....
6. Vaststellen van de contributie voor 2017.
7. Plannen voor het 2016 en 2017
8. Wat er verder ter tafel komt.
9. Rondvraag.
10. Pauze.
11. Marktplaats voor vier bedrijven en 'Doerakkers'
12. Sluiting.

Vanaf 17.30 uur het buffet, geheel aangepast aan de wensen van Doerakkers.

Heeft u nog vragen: bel even met de secretaris Jan Voogt, tel. 0566 651307

Jubileum 40 jaar lidmaatschap

Met genoegen informeert het bestuur u dat de volgende leden per 1 januari 2016 meer dan 40 jaar lid zijn van de Doerakclub:

Naam	Lid sinds
J. Toornstra	1 januari 1969
Jolanda Bakkenes-Bok	1 januari 1970
Harry & Elly Happel	9 september 1974
Wim & Simone Tenge	12 september 1975

Namens alle leden van de Doerakclub feliciteren wij hen met dit jubileum en zullen wij hen tijdens de Doerakclubdag d.d. 20 november 2016 een herinnering overhandigen.

Lustrum commissie babbeltje...

De mooie zomer is voor velen een genoegen geweest om te varen. De boten gaan op de kant en de herfst is in aantocht! Dan gaat ook de Lustrumgroep weer nadenken en vergaderen.

Het programma staat in grote lijnen op papier en.....het belooft GRANDIOOS te worden. Maar zoals jullie weten vertellen wij nog even geen geheimpjes.

Wij hopen op een hele grote opkomst. Dan wordt het ook een echt LUSTRUM FEEST.

Om zeer persoonlijke redenen ga ik deze feestcommissie verlaten waar ik met veel plezier mijn steentje aan heb bijgedragen.

Graag tot ziens op de Doerakclubdag.
Groeten Willy Hoekstra-Needham

Notulen Doerakclubdag 20 maart 2016



De Doerakclubdag werd weer gehouden in Evenementencentrum "de Laak" in Nijkerkerveen.

- 1 Even na 14.00 uur opent Pim Frequin, onze interim voorzitter, de vergadering. Iedereen wordt welkom geheten, in het bijzonder de leden die voor het eerst de Doerakclubdag bezoeken.
In zijn openingswoord verwijst Pim naar de laatste nieuwsbrief, waarin een eindredacteur werd gevraagd voor ons clubblad. Toont daarbij het laatste clubblad, waar een Doerak voor een flinke bui uit vaart.
Bert Hovener stopt in november 2017 als eindredacteur en het zou zonde zijn als ons mooie clubblad geen voortgang meer kon hebben. Frans Schokkenbroek vraagt hoeveel tijd er in gaat zitten om eindredacteur te zijn, maar dat kan Bert moeilijk aangeven, behalve dat het wel veel tijd kost. De overgang naar een andere drukker, BladNL, maakt het wel iets eenvoudiger. Er zijn tijdens de vergadering geen aanmeldingen binnen gekomen.
- 2 Er waren geen mededelingen die voor de vergadering van belang waren.
- 3 Het verslag van de vorige Doerakclubdag werd zonder vragen goedgekeurd.
- 4 Nadat het bestuur zich heeft voorgesteld stellen de leden en donateur, die voor het eerst op de Doerakclubdag aanwezig zijn, zich aan de vergadering voor:
Nico van der Gragt uit Almere met Doerak 650 "Swalker"
Rob van der Linden uit Leeuwarden met Doerak 850 AK "Diesel"
Henk Roelofs uit Schalkhaar met Doerak 950 Pav. "Cygnet"
Henk v.d. Zon uit Hoofddorp met Doerak 1050 "le Soleil"
Herman Rienties uit Westerbork met Doerak 850 "Bolder"
Hans Zeegers uit Sittard met Doerak 600 "Caatje"
Henk van der Linden uit Kerk Avezaath, als donateur
- 5 Het financieel jaarverslag levert niet veel verrassingen op. Wel valt op dat het clubblad en de website een prominente rol spelen wat de uitgaven betreft.
- 6 De kascommissie, bestaande uit Annemieke Kolman en Martin Wolters, hebben bij de penningmeester Pim Frequin thuis, de financiën van de club gecontroleerd. Annemieke brengt hier verslag van uit en rapporteert aan de vergadering dat er geen ongeregelheden zijn aangetroffen en stelt voor de penningmeester decharge te verlenen. Met applaus wordt aan het bestuur de decharge verleend. De kascommissie kan in deze samenstelling nog een jaar in stand blijven, Annemieke Kolman en Martin Wolters als leden en Johan Sneekes als reserve lid. Zij worden bedankt voor hun inspanningen van het afgelopen jaar.
- 7 Over het jaarverslag van 2015 maakt één punt de tongen los, n.l. de bieding die het bestuur heeft gedaan op het archief van het failliete Pro Aqua. Er is door de club een bod van € 501.- uitgebracht. De curator heeft echter in opdracht van de bank, de grootste schuldeiser, alle biedingen weer ingetrokken, omdat de bank de biedingen op het onroerend goed te laag vond. De leden zijn verontwaardigd over deze opstelling, omdat e.e.a. los staat van het archief, waar de club veel belang bij heeft. Meindert Vos, die namens het bestuur, regelmatig contact met de curator probeert te hebben, belooft een vinger aan de pols te houden. Voor leden en bestuur is het verder afwachten.

8 Bestuursverkiezing

Er treden twee bestuursleden af, n.l. Leo v.d. Mast en Klaas Hoekstra. Leo heeft zich binnen het bestuur verdienstelijk gemaakt voor de ledenservice. In het oog springende dingen die door Leo tot stand gekomen zijn: een reanimatiecursus voor de leden, een workshop Veiligheid aan boord, een workshop Stroom aan boord en een workshop bij Drinkwaard.

Klaas heeft zich jaren ingespannen voor de Technische Commissie en is zodoende vraagbaak geweest voor vele leden en niet-leden. Pim bedankt voor hun bijdrage aan de club en reikt een fles schippersbitter en een clubwimpel uit. Na dit afscheid wordt Wim Harzing, onder applaus, welkom geheten in het bestuur.

9 Plannen voor 2016:

Guus Boonstra is vanuit het bestuur nu alleen verantwoordelijk voor de ledenservice en geeft sturing aan de commissie ledenservice bestaande uit Roel en Sonja Lowijs, Rein Schotsman en Martin Wolters. Een dag vóór deze clubdag was er nog een workshop bij Bakker in IJlst, waar 39 personen aan deelnamen. Er zijn verder plannen voor een workshop Stroom in het oosten van het land. Martin Wolters zal zich hier verder mee bezig houden. Meindert Vos geeft een toelichting op de aankomende Doerakclubdag van november. Het is de bedoeling dat er een aantal stands in de zaal komen van watersport benodigdheden. De standhouders krijgen een korte spreektijd om e.e.a. toe te lichten. Er zal dan meer gelegenheid zijn om met elkaar te praten, zodat de clubdag een wat meer informeel karakter krijgt. Voor een Pinkstertocht zijn er nog geen leden die zich hebben gemeld om e.e.a. te organiseren.

10 Wat er verder ter tafel komt:

Jan Voogt vertelt over een brainstormsessie die in februari gehouden is met leden die aangegeven hebben iets voor de club te willen doen. Alle activiteiten van de club zijn doorgenomen en er zijn een paar punten waar het bestuur nu aandacht aan wil geven. Er werd daar naar voren gebracht dat er binnen de club niemand is waar je eens een beroep op kan doen als je onzeker bent met varen. Een soort coachende schipper die eens met je mee vaart (het liefst met de handen in de zakken). Het bestuur stelt voor dat de vragende schipper in ieder geval reiskosten vergoeding biedt van € 0.19/km, het gebruikelijke tarief binnen de Doerakclub. Er komt op de website een kopje "Leden voor leden" waar de aangemelde schippers, waar een beroep op kan worden gedaan, vermeld staan, met naam, tel.nummer en de regio. Er hebben zich inmiddels 8 schippers aangemeld.

Verder kwam er in de brainstormsessie naar voren dat er weinig aandacht is voor activiteiten waar vrouwen belangstelling voor hebben. 7 vrouwen gaven zich op om hier verder over mee te denken.

Willy Hoekstra kondigt aan dat het lustrum van 2018 plaats gaat vinden in de Doeshaven in Leiderdorp. Het lustrum wordt gevierd van donderdag 9 t/m maandag 13 augustus.

Verderop in de vergadering geeft Klaas Woudstra aan dat hij alle eigen optredens van de leden wel wil coördineren. Te denken valt aan muziek, stukjes en het clublied.

Rondvraag:

Robert Kaizer wijst het bestuur op het platform Motorbootvaarders en geeft het bestuur aan om in overweging te nemen hier lid van te worden. Het kan de club flinke financiële voordelen opleveren. Frans Schokkenbroek is positief over lidmaatschap van een groter geheel, met name om daar ook zaken te bespreken zoals het gebruik van dieselmotoren. Hij verwacht dat op termijn dieselgebruik door pleziervaarders sterk wordt ontmoedigd.

De voorzitter sluit de vergadering en bedankt een ieder voor de inbreng.

Na de pauze gaf Otto Huizinga een presentatie over "Hoe kunnen we buien herkennen". Tot onze spijt sloot de presentatie niet erg aan bij de belangstelling van onze leden.

Aan deze Doerakclubdag namen 114 personen deel.

Aan het buffet dat om 17.30 uur geopend werd, namen 57 personen deel. De kok had het buffet aangepast aan de wensen van de leden en trakteerde ons op een soepje vooraf en ijs toe. Een smakelijk geheel.



Technische middag Bakker IJlst

De technische middag bij Bakker in IJlst heeft ons kennis laten maken met een prachtig familiebedrijf van specialisten in waterbeweging met een rijke historie.

Het bedrijf wordt gevoerd door gebroeders Tjerk en Age Bakker en medewerkers, waaronder deze middag ook aanwezig Bobby Zwaagman. (Bobby is ook een bekend fierljepper) en pensionaris Bakker sr.

Klokslag 13.30 uur geeft Guus Boonstra het startsein voor de excursie waar we inmiddels met meer dan veertig Doerakkers door de familie Bakker zijn verwelkomd met koffie en oranjekoek.



Tjerk en Age Bakker geven een presentatie op het podium tussen de scheepsmotoren in het voorportaal van hun bedrijf waar een sfeer hangt van gedegen vakmanschap.

Het bedrijf houdt zich al vóór 1911 bezig met het vervaardigen van houten scheepsdelen voor skútsjes en even later beginnen ze met de bouw van Amerikaanse windmotoren voor het verpompen van water in sloten en plassen.

Gaandeweg ontstaat er grote vraag naar gemalen die de waterhuishouding reguleren om landbouw en veeteelt betere kansen te geven.

Destijds was er wel 20 man personeel nodig om aan de vraag te voldoen.

Er werden vele vijzelgemalen gemaakt en ook kleinere gemaaltjes met een centrifugaalpomp. Ook nu nog worden er jaarlijks vijf of zes stuks windgemaaltjes gefabriceerd die automatisch kunnen werken met vlotterstelsel.

Vanaf de jaren '70 en '80 is er een toenemende vraag naar reparatie van scheepsschroeven: spoed verstellen, conus uitdraaien, spiebaan steken, lassen, uitlijnen, balanceren en anti zingrand slijpen. Het lassen van mangaanbrons en aluminiumbrons, waar veel schroeven uit bestaan, vereist een specialistische aanpak met CO2 Mig Mag met juiste draad en puls.

Ook het aanpassen van de conus (de schuin aflopende passing van de schroef op de as) vraagt om vakmanschap en het juiste gereedschap, net als het op maat steken van de spiebaan (het gleufje in de as en de schroef waar de borgspie ervoor zorgt dat de schroef niet los van de as raakt). (zie de foto's van de schroefassen).

Vooraf bij oudere boten is de aandrijflijn vaak niet optimaal samengesteld.

Om een schip aan goede vaareigenschappen te helpen is het van groot belang rompsnelheid en pk's goed op elkaar af te stemmen.

Met "rompsnelheid" wordt bedoeld de optimale snelheid die het schip met haar specifieke vorm van de romp in water kan behalen.

Bij die optimale rompsnelheid past een bepaalde hoeveelheid kracht.

Die kracht kan Bakker berekenen om daarmee vervolgens een "aandrijflijn" te kunnen samenstellen: motorvermogen → keerkoppelingvertraging → schroefas diameter → schroefvorm en schroefeigenschappen zijn allemaal van belang. Een goed samenspel van scheepsvorm en lengte over de waterlijn, motorvermogen, keerkoppeling en schroef resulteert vaak in comfortabeler en zuiniger varen.

Over scheepsschroeven valt veel te vertellen.

De grootte en de vorm zijn van invloed: meer bladen geven vaak meer comfort.

Het is verstandig de keuze voor een schroef te bepalen in nauw overleg met de vakman. Tal van factoren kunnen van invloed zijn. Wist u bijvoorbeeld dat een drie bladschroef doorgaans twee bladen actief heeft omdat de derde zich bij elke omwenteling even achter de kiel verschuift? De bladoppervlakte is belangrijk maar ook de

spoed kan bepalend zijn voor de juiste voortstuwing van het schip. Je kunt niet zomaar op gevoel bepalen wat het beste is.

Er gaat een gecompliceerde wetenschap achter schuil.



Bakker verzorgt alle aspecten van de aandrijflijn van onze Doerak, dus ook de motor en de keerkoppeling. Ze zijn bekend met Perkins, Thornycroft, Lombardini, Peugeot e.a.

Het huiskmerk Solé wordt aangeprezen vanwege haar solide opbouw op basis van een Mitsubishi. De Solé SM 44 of 55 is bijvoorbeeld een goede vervanger voor de Peugeot Indenor. We staan oog met beide motoren die daar opgesteld staan.

De Solé is iets compacter dan de Peugeot maar de breedte is identiek en de steunen bevinden zich op krukas-hoogte wat het comfort ten goede komt. De prestaties van beide motoren zijn vergelijkbaar. Deze Solé wordt standaard geleverd met een Hurth HBW 15 mechanische keerkoppeling maar kan ook met een keerkoppeling naar keuze worden geleverd. Bakker weet veel voor- en nadelen van de verschillende keuzemogelijkheden op te sommen zodat je samen tot de juiste beslissing voor jouw boot kunt komen.

Bij Bakker bouwt men met vakmanschap en toewijding een motor in een schip.

Het benodigde motorvermogen wordt bepaald aan de hand van de vorm, het gewicht en de afmetingen van het schip waarmee de rompsnelheid kan worden berekend. De motor- en scheepsgegevens worden samen met de eigenschappen van de keerkoppeling en de vertraging daarvan gebruikt voor het bepalen van de vorm, de grootte en de spoed van de schroef. Bij het monteren van de motor op de fundering van het schip wordt veel aandacht besteed aan het uitlijnen en het uitwegen. Het uitlijnen is van groot belang om trillingen en schade te voorkomen, met name bij een aandrijflijn zoals wij die in veel originele Doerakken vinden, zonder stuwdruklager en homokinetische koppeling. De krukas van de motor hoort dan in een zuiver rechte lijn te liggen met de schroefas.

Verder wordt er bij het monteren van de motor voor gezorgd dat deze goed is uitgelijnd en uitgewogen. Met dit uitwegen wordt de druk op de trillingsdempers zo goed als mogelijk gelijkmatig verdeeld om een duurzame en soepele werking van de aandrijflijn te bevorderen.

De zwevende schroefas van de originele Doerak wordt bij renovatie vaak vervangen door een vaste. In de werkplaats van Bakker waren voor ons de beide systemen naast elkaar tentoon gesteld. Op de foto is rechts de traditionele schroefas van de Doerak te zien: het uiteinde kent geen vaste montageflens maar de schroefaskoker zit met speciale rubber manchetten en een losse flens aan het schip gemonteerd.

De voorzijde van de schroefas kan door de flexibiliteit van de rubber manchetten alle kanten op bewegen en zit van origine met een in rubber gevatte koppeling aan de keerkoppeling bevestigd. De voorstuwingdruk van de schroef wordt zo

met de schroefas rechtstreeks overgebracht op de keerkoppeling en de motor en dus ook via de motorsteunen op de romp van het schip. De trillingsdempers worden daardoor extra belast!



Links op de foto's is de vaste schroefas te zien.

De schroefaskoker met de daaraan vast gelaste flens wordt rechtstreeks op de romp van het schip gemonteerd.

De meeste van onze oude Doerakken zijn voorzien van een vetgesmeerde zwevende schroefas. Bij vernieuwing wordt vaak gekozen voor een watergesmeerde vaste schroefas.



Bakker kent van beide systemen specifieke voor- en nadelen. Vet is vies en bewerkelijk? Watersmering is onderhoudsvriendelijk maar ook vorstgevoelig? Overleg is wenselijk.

Tip: Vervang regelmatig het vetkoord bij een vetgesmeerde as. Zorg bij het te water laten voor het ontluchten van de watergesmeerde as van het schip.

In plaats van een flexibele koppeling kun je kiezen voor een homokinetische koppeling met een stuwdruklager. Het huis van het stuwdruklager wordt vast aan het schip gemonteerd of gelast en de stuwdruk van de schroef wordt met de schroefas rechtstreeks overgebracht op de romp van het schip zodat de trillingdempers met rust gelaten worden. Als de homokinetische koppeling de verbinding van de motor met de schroefas verzorgt, is de uitlijning van de motor niet meer zo van belang; de koppeling moet zelfs scheef worden geplaatst om de smering te waarborgen.



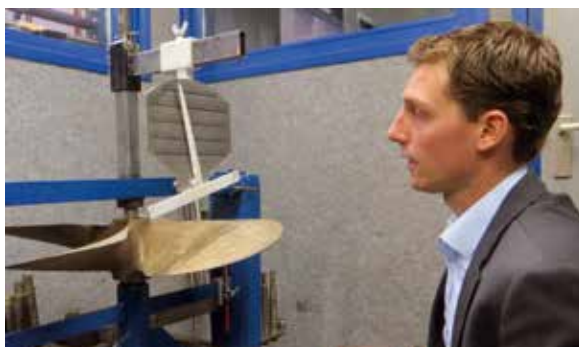
Bakker heeft ook een leuk dynamisch kunstwerk gemaakt om de aandrijflijn van een motorboot aanspouwelijk te maken. Door aan de slinger te draaien boots je de beweging van de motor na en zie je hoe die kracht wordt overgedragen aan de keerkoppeling, de homokinetische koppeling met het stuwdruklager en tenslotte aan de schroefas en de schroef.

Nieuwe scheepsmotoren van het formaat dat wij in onze Doerak gebruiken worden doorgaans geleverd met een mechanische keerkoppeling. Niettemin is het vaak mogelijk voor hydraulisch te kiezen of een bestaande keerkoppeling te hergebruiken, eventueel na revisie. Bakker heeft vele soorten en maten op voorraad en kan zelfs heel snel een acuut probleem oplossen met het inzetten van een ruilexemplaar uit voorraad.

Na de presentatie kregen we uitgebreid de gelegenheid de verschillende afdelingen van de werkplaatsen te bezoeken waar we konden zien en beleven wat er allemaal komt kijken bij de wetenschap van het aandrijven van een schip.



Heel bijzonder was het behandelen van een schroef. Age Bakker demonstreerde ons het bewerken van een blad met een zware hamer op een aambeeld. Daarmee sla je een vervormd blad weer in model of verander je bijvoorbeeld de spoed.



De fijn afwerking komt daarna met behulp van een meetapparaat waar de precieze eigenschappen van de schroef worden gecontroleerd. Als laatste wordt aan elke schroef een anti zingrand geslepen en wordt hij uitgebalanceerd en gepolijst.



Aan het einde van de middag konden we nog ons hart ophalen aan het bezichtigen van de winkel van Bakker die vol staat met bijzondere produkten. Het assortiment is hier wezenlijk anders dan wat je in de gemiddelde watersportwinkel tegen komt en.....er zijn verschillende produkten te koop die Bakker speciaal voor ons, Doerakkers, lijkt te hebben gefabriceerd. Zo vind je er bijvoorbeeld steunen waarvan bekend is dat ze breuk gevoelig zijn, speciaal voor de Peugeot Indenor.

Vrijwel alle in de scheepstechniek gebruikelijke produkten zijn er in meerdere soorten en maten te vinden; ik vond het een feest om er rond te neuzen.

Het was een zeer interessante en leerzame kennismaking met een prachtig bedrijf!
Kijk ook maar eens op hun website: www.bakker-ijlst.nl

P.S. De gastheren houden wel van boten maar niet van gebak en daarom zegt Guus:

“Boonstra Bedankt Bakker met Beerenburg”.

Harm Heemstra Doerak TOR



OERGEZELLIG MANNENDAGJE...

“Dat lijkt mij nét iets voor jou,” zegt hoofdredacteur Hans Papenburg tegen mij tijdens een redactieoverleg. Hij heeft het over een technische dag die georganiseerd wordt door de Doerakclub. “Jullie hebben tenslotte een Doerak.” Een paar weken later rijd ik zonder enige technische kennis, maar vol goede moed naar Sliedrecht.

MARJOLEIN SCHERRENBURG

We worden verwelkomd door Arco van Houwelingen van Drinkwaard Motoren en Leo van der Mast van de Doerakclub. Langzaam stroomt de zaal vol en het is al snel duidelijk dat techniek anno 2016 nog steeds een mannending is. Hier en daar spot ik een vrouw, maar vier op een gezelschap van 55 mensen is toch wel weinig.

Arco vertelt in zijn welkomstwoord dat Drinkwaard Motoren al 55 jaar bestaat en destijds werd opgericht door Arie Drinkwaard. Er zijn 18 mensen in dienst, van wie een paar

al (bijna) 50 jaar. Het bedrijf doet alles op het gebied van techniek: motoren, keerkoppelingen, schroeven, schroefassen, boegschroeven, reparatie, refit, revisie, inbouw... Kortom: men heeft een oplossing voor zo'n beetje elk technische probleem, met bovendien een mobiele service voor wie onderweg problemen krijgt.

Na de uitleg mogen we naar de speeltuin voor elke techniek liefhebber: de werkplaats. Het ruikt er naar onze boot, ik krijg er zin in! Als we even later met z'n allen rond een



1 Doerak-techniekdag bij Drinkwaard Motoren in Sliedrecht. 2 Leo Wisselink van Drinkwaard Motoren geeft uitleg. 3 Een echte mannenaangelegenheid...

grote werktafel staan, met daarop een Peugeot Indenor die volledig uit elkaar ligt, zakt me de moed echter al snel in de schoenen. Als dit allemaal in onze motor zit (wij hebben precies dezelfde) dan kan dat dus ook allemaal stuk...

TEKENEN

Een dieselmotor heeft niet het eeuwige leven, wordt ons al snel duidelijk. Lang moeten voorgloeien, of lang pruttelen voordat de motor soepel loopt, veel rook uit de uitlaat, een hoog olieverbbruik, temperatuurproblemen... Al dat soort tekenen kunnen erop wijzen dat de motor zijn beste tijd heeft gehad, legt Leo Wisselink van Drinkwaard ons uit. Daarna vertelt hij over kapotte koppakkingen, gescheurde cilinderkoppen, water in de brandstoftank, problemen met de oliedruk, versleten lagers, onvoldoende smering, kapotte oliepompen... "Wat een geluk dat het soms ook wél goed gaat," denk ik ondertussen. En we zijn er nog niet. De gloeistiften kunnen kapot zijn, de verstuivers kunnen versleten zijn, er kan compressieverlies optreden langs een lekkende zuiger. En als de motor te warm wordt, kan de impeller kapot zijn; zo'n impeller heeft een stuk of twaalf lipjes en als er één of twee kapot zijn, dan koelt de motor niet meer goed. Dat kan overigens ook komen doordat het wierfilter vol zit, dus dat altijd éérst even controleren. Heb je kielkoeling en krijg je dáár problemen mee, dan kan een kapotte thermostaat of koppakking de oorzaak zijn. Een andere mogelijkheid is dat je de koelpijpen wat te vaak of te dik in de antifou-



ling hebt gezet. Het duizelt mij inmiddels en nóg zijn we er niet. De motorsteunen zijn er namelijk ook nog en door een verkeerde uitlijning en/of resonantie kunnen die afbreken, meestal linksvoor onder de brandstofpomp. En mocht de startmotor kuren vertonen, kijk dan even de elektrische verbindingen na. Schuur ze eventueel een beetje op. Dan volgt nog een laatste tip van Leo: laat een dynamo niet reviseren, gewoon een nieuwe kopen is meestal niet duurder.



4

GEDEELDE SMART

Veel eigenaren van een oudere boot komen waar het de motor betreft ooit voor de keuze te staan: reviseren of vervangen? Een volledig revisie kost – als je het alleen over de motor hebt – circa € 4500,-. Eén werknemer is er namelijk vier arbeidsdagen mee bezig. Een nieuwe Mitsubishi compleet met keerkoppeling en paneel kost € 6950,-. Tel je daar de inbouwkosten en alle andere bijkomende kosten bij op, dan ben je rond de € 8900,- kwijt. Dat scheelt een paar duizend euro, maar bij verkoop is je schip met een nieuwe motor wél beduidend meer waard. Bovendien is een nieuwe motor vaak milieuvriendelijker. De uiteindelijke beslissing blijft volgens Leo vooral een persoonlijke keuze.

Tijd voor de koffie – ik ben eraan toe. Ik herken vandaag veel problemen die wij met onze Doerak inmiddels ook al tegen zijn gekomen. Afgebroken motorsteun, verkeerde uitlijning, volle wierfilters, kapotte impeller, gammele contactpuntjes bij de startmotor. Dat iedereen hier nu zijn/haar vaarleed deelt, doet me goed. Het ligt dus niet aan ons; we zijn niet de enige!

RAMEN

Na de koffie is er een presentatie van Niek Swaab over scheepsramen. Niek verkoopt de producten van Topwindows en GEBO en werkt samen met Drinkwaard. Hij legt uit dat kunststof al in 1958 op de markt kwam, maar eigenlijk pas sinds een jaar of twee in maritieme beglazing wordt gebruikt. En daar ziet hij heel veel mogelijkheden. Geen



5

condens, goed geïsoleerd glas, geen lekkage. Niek kan ramen leveren in vijf verschillende kleuren. Ze worden digitaal ingemeten en uiteindelijk bevestigd door middel van een klemsysteem; ze hoeven dus niet te worden geschroefd. Aluminiumramen levert Niek ook, die zijn iets goedkoper. Het prijsverschil is echter niet groot en bij kunststof kan er bovendien worden gekozen voor een speciale budgetlijn. “Aluminium is visueel minder dominant”, vindt Niek. “Maar het krast sneller. Kunststof houdt zijn waarde en kan bij krassen worden ‘ingekleurd’. Een nadeel van kunststof is daarentegen weer dat kunststof ook echt kunststof oogt. Aluminium ziet er ‘luxer’ uit.” Ik onthoud vooral wat Niek vertelt over de goede isolatie van kunststof, zonder condens. Als je een Doerak gewend bent, met altijd condensvorming op de ramen met rubbers die zo nu en dan lekken, klinkt zoiets je al snel als muziek in de oren.

Tijd voor de lunch. We worden heerlijk in de watten gelegd en tijdens de maaltijd wordt flink nagesproken. Er komen mooie verhalen over tafel; lief en leed wordt hier gedeeld.

BRANDSTOFFREINIGING

Na de lunch vertelt Ton van Dompseker van Dintra Transmissies uit Putten over brandstoffreiniging. Aan diesel wordt tegenwoordig zes procent biobrandstof (plantaardig materiaal) toegevoegd. De biobrandstof trekt water aan, dat dan onderin de tank komt te liggen. Daar had Leo ons ook al voor gewaarschuwd. In de laag tussen de olie en het water is er grote kans op bacteriegroei. Bacteriën leven van die-

- 4 Geen wonder dat er zo gemakkelijk een keer iets kapot kan gaan, als een motor uit zoveel onderdelen bestaat...
- 5 Arco van Houwelingen van Dinkwaard Motoren.
- 6 Kruk- en nokkenas van de Peugeot Indenor.

sel; de zuurstof in het water zorgt daarbij voor de groei. Een enkele bacterie is volgens Ton niet zo erg, maar het wordt wel een probleem als bacteriën in de tank gaan samenklonteren. Ze zorgen dan voor een bruinige vloeistof, die naar zwavel stinkt. Door de bruine drab raken brandstoffilters gemakkelijk verstopt en op het water zorgt dit geregeld voor motorproblemen. Vooral bij ruw weer, als de brandstof in de tank flink heen en weer wordt geschud, doet dit probleem zich voor. Onder meer bij de KNRM, die geregeld met motorpech gestrande bootjes van het water moet halen, weten ze daar alles van.

Om bacterieproblemen te voorkomen, kun je af en toe wat biocide in de tank gooien om daarmee de bacteriën te doden. Dat heeft volgens Ton echter twee nadelen. Het eerste nadeel is dat de bacteriën resistent worden; biocide helpt dan niet meer. Het andere nadeel is volgens hem, dat de door de biocide gedode bacteriën als een soort koek neerslaan op de bodem; ook dat kan bij ruw weer zorgen voor verstopping van het brandstoffilter.

De beste remedie is volgens Ton om het water in de diesel-tank af te tappen. Daarnaast zijn er filters die het water kunnen scheiden. Dintra zelf heeft daarvoor de Microseparator, die tussen tank en motor wordt gemonteerd. Het water dat door dit filter uit de dieselolie wordt gehaald, is met een kraantje af te tappen. Een dergelijk filter voor een motor tot 80 pk kost circa € 220,-.

FLASHBACKMOMENTJE

Vervolgens legt ook Ton ons nog eens uit wat het belang is van goede motorsteunen en van een goede uitlijning van de voortstuwingsinstallatie. Uitlijnen luistert erg nauw. Met een flexibele keerkoppeling is die anders dan bij een starre verbinding, maar volgens Ton betekent dat niet dat er dan minder nauwkeurig hoeft te worden gewerkt. Op een bord tekent hij allerlei natuurkundige plaatjes, die mij een flashbackmomentje bezorgen. Ik weet nu direct weer waarom ik het vak natuurkunde op de middelbare school al snel heb laten vallen... Maar ergens – heel ver weg – snap ik er nu wel meer van.

De techniekdag loopt ten einde. Wat heb ik er van geleerd? Nou, best veel! Allereerst dat er nóg meer stuk kan gaan in onze boot en dat het eigenlijk een wonder is dat zoveel motoren hun werk ook zónder problemen doen. Verder weet ik nu bij benadering waar de belangrijke onderdelen zitten en wat daar mis mee kan zijn, zodat ik daar voortaan in hangesprekken – met een beetje bluf – misschien over kan meepraten. Met daarbij voortaan in het achterhoofd de geruststellende gedachte dat veel mannen evenmin precies weten hoe een motor werkt. Ook dat heb ik namelijk geleerd tijdens dit oergezellige Doerak-mannendagje! **M**



Vaarverslag van Huizen naar Meppel



Beste Doerakkers,

In clubbladen zal ik vaarverslagen met een vette knipoog publiceren. Mijn man Wim en ik varen samen sinds een jaar of 12 met onze Doerak 7 meter (met AK EN voordeurtje) door Nederland en België. Voor mij was varen nieuw, Wim was al ervaren. Het werd een gedeelde passie. Om vrienden en familie te laten weten hoe het is, varen, ben ik deze brieven gaan schrijven.

In het clubblad van maart 2016 heb ik onze vaartocht van Leidschendam naar Almere beschreven, nu onze belevenissen van Huizen naar Meppel.

Ik hoop dat u plezier beleeft aan ons wel en wee.

Vaarverslag van Huizen naar Meppel

Waar hebben we geslapen: Huizen (2 x), Amersfoort (3x), Nijkerk, Harderwijk, Elburg (2x), Meppel (daar zijn we nog, 4e nacht).

Vanuit Almere naar Huizen, met nog steeds die harde wind. Op een keer maar boven gaan zitten. Wind mee, maar niet als je de haven uitvaart, totdat je op koers vaart. Dat was even doorbijten, zonder drank of pillen. Wim vroeg weer af en toe of hij moest omdraaien? Nee hoor, dat hoefde niet, het went. En gelukkig maar, ik vind het voor Wim ook niet prettig allemaal. Op één keer na gaat hij er prima mee om. Alleen vanuit Muiden was hij wel errug expliciet over de gang van zaken. Ik heb hem toen uiterst vriendelijk een voorstel gedaan: ik wilde hem helpen een andere echtgenote te zoeken. Daar was hij eerst enthousiast over. Later kwam hij hierop terug....., ik ook.

Eerder waren we naar Haarlem gevaren om stof te kopen voor zonwering. Daar hadden we ooit al eens zonwerende, isolerende stoffen gekocht. We hadden die gordijntjes dus al, maar één is er waarschijnlijk weggewaaid. Samen hebben we het gordijn gemaakt, op een avond, gewoon met de hand. Ik wilde dat we het nodig hadden!! In Huizen was het 12 graden. We hadden de verwarming aan 's avonds, en we vervelen ons niet. Je moet je erop kleden hè? Dat heb ik niet helemaal goed ingeschat. Te weinig warme kleding bij me. Ook foute: ik trok een dik sweatshirt aan, bleken er driekwart mouwen aan te zitten. Driekwart mouwen?? Heb ik soms driekwart armen?? Die gaat naar de kringloopwinkel, en er moet iets worden bijgekocht.

In de havens is het niet druk, behalve als je er gratis kunt liggen. Wat mij meevalt is dat de mensen redelijk opgewekt blijven, we blijven er kennelijk allemaal zin in houden, ook als we achter de ijsbrekers aan moeten varen. Een enkeling lukt het niet. In Weesp legde een boot aan, voorop stond een corpulente (hoor wie het zegt....), chagrijnig kijkende vrouw. Ik groette, zij keek mij alleen maar nijdig aan. Ik verdenk haar van het dragen van grote, witte, knellende onderbroeken. Zodra het even lekker weer is schiet iedereen naar buiten. Ik slinger gelijk de standenstoelen op de kant. (Rare benaming toch, ze komen echt niet van Christine le Duc hoor). Genieten!

Amersfoort! Eerst 17 km de Eem af, mooi. Inmiddels was het weer opgeknapt, heerlijk, hoewel iets te heerlijk. Er zijn daar diverse gratis aanlegmogelijkheden. Daar gelden wel regels voor. Een van die regels viel mij in het bijzonder op, onderaan de lijst "niet toegestaan": honden aan de lijn.....Wij doen Molly liever wel aan de lijn, anders gaat ze zo achter de konijntjes aan. Daar maar niet aangelegd dan.

Over feestjes gesproken, wat een mooie, sfeervolle stad is dat toch. Bijna elke namiddag even naar de brouwerij geweest, net als vorig jaar. Mensen genoeg om een praatje mee te maken, vaak interessant. Kennis gemaakt met Ruud en Nelleke, die met hun mooie boot voor ons lagen. Een paar keer gezellig mee geborreld op onze boten. Wat een avontuurlijk leven leiden zij, bijzonder om de verhalen te horen. Mailadressen en telefoonnummers uitgewisseld.

Nijkerk, voor het eerst. Ook hier moet je eerst een stukje rivier op naar het centrum. Ik vroeg aan Wim of hij het ook niet vreemd vond dat we daar alleen waren? Jawel, zei hij, maar we zien wel, het is maar voor een nacht. De sluiswachter/havenmeester zei ons dat we het beste konden aanleggen voor het stadhuis, want daar is elektriciteit. Dat klinkt goed, toch? Eenmaal daar aangekomen konden we elkaar alleen maar grijnzend aankijken. Fuck Nijkerk, riep ik. Dat bleek een vergissing.

De haven heeft weinig aardigs, Nijkerk vinden wij verrassend mooi. We lagen helemaal alleen in de haven. Prima sanitair, ik heb er rustig mijn haar kunnen verven. Ik ging blond naar binnen en kwam er donker weer uit, met aluminiumfolie in mijn haar vanwege de blonde streepjes. Omdat we alleen lagen heb ik mijn huisbroek aangedaan, een oud shirt vanwege de verf, en de bh ook maar uitgelaten, wel zo gemakkelijk. Eindelijk weer naar buiten, bleek dat het terrein een ontmoetingsplek was voor jonge meiden.....

We gaan zeker eens terug. Beter voorbereid.

Elburg: te heet om ook maar iets te doen. We zijn er gebleven omdat we onder de bomen konden zitten, in de wind. Wim fietste de boodschappen binnen, hij heeft minder last van de warmte dan ik. Het blijft leuk om al die boten voorbij te zien gaan. Er was er een met een vrouwenkoor, ze zongen tijdens het varen, meerstemmig. Heen hoorden we de klok van Arnhemuiden, terug Butterfly. Van genoten!

Wim kan niet goed stilzitten. Onze Friese, tijdelijke burens in Elburg kwamen helemaal teruglopen uit het stadje, met 2 lekke fietsbanden. De banden waren

veel te sterk opgepompt. De buurman was niet erg handig en Wim heeft hem geholpen de banden weer te plakken. Hij heeft er een voorgedaan, de buurman deed de andere. De buurman was er zo blij mee dat hij van tijd tot tijd riep: "hij is nog hard hoor"! Verwilderd keek ik om me heen. O ja, riep ik? Mooi! Houen zo! En ik dacht, rennen, rennen, dames?

In één keer naar Meppel gevaren, vanwege de hitte. We wilden zo lang mogelijk blijven varen. In Meppel wederom onder de bomen gelegen, we hadden de schaduw hard nodig.

Meer volgende keer?? (Dat weet ik nooit zeker). Hier wifi namelijk, morgen niet meer.

Geniet van elkaar en het weer.



Carla Harzing

Lieuwe Dijkstra  **AQUASOLAR** *Since 1980*

"De Solarspecialist voor Boten"

- Panelen
- Accu's
- Koelkasten
- ✓ **Advies**

- Omvormers
- Laadregelaars
- Kachels
- ✓ **Montage**

- Windturbines
- Acculaders
- LED Verlichting
- ✓ **Showroom**

0515-431920 www.aquasolar.nl

TOPwindows breidt uit met de Budgetlijn

Vanaf september 2015 is de nieuwe budgetlijn officieel op de markt. Het idee komt voort uit de vraag naar betaalbare ramen, zonder dat dit teveel ten koste zou gaan van de kwaliteit. De lijn is met name bedoeld voor de vervangingsmarkt. Folkert Roest van TOPwindows licht toe: "Eigenaren van gebruikte boten in een lager prijssegment, zitten in een lastig pakket. Enerzijds is er de wens voor goede scheepsramen. Slijtage en condensvorming kunnen immers vervelende gevolgen hebben. Om dergelijke problemen voor de toekomst te voorkomen is de overstap naar onze kunststof profielen vaak gewenst. Deze zijn UV- en zeewaterbestendig, condensvrij en zorgen daarnaast ook voor goede isolatie. Anderzijds is er het beperkte budget. Een set goede scheepsramen wordt al snel duur in verhouding met de waarde van de boot. Zo ontstond het idee voor de budgetlijn."

Betaalbaar alternatief

De nieuwe lijn is een betaalbaar alternatief. De prijzen verschillen per raam, maar liggen gemiddeld zo'n 20 tot 25 procent lager dan die van de reeds bekende premiumlijn. Nog vóórdat deze nieuwe lijn officieel op de markt is gelanceerd, zijn er al tientallen budgetramen geproduceerd en naar tevredenheid geplaatst.

Op kwaliteit wordt niet bespaard

Het grote verschil tussen de budgetlijn zit niet zozeer in de kwaliteit of het serviceniveau, maar vooral in de keuzevrijheid. Uiteraard is de Premiumlijn iets luxer en sterker, maar de financiële besparing is voornamelijk terug te vinden in de toegepaste standaardisering. Zo heeft het profiel een vaste lichtgrijze kleur, wat het een aluminium-look geeft. De binnenkantlijst is niet bekleed, maar heeft dezelfde kleur. De budgetlijn is beschikbaar voor zowel vaste ramen als klapparamen. Deze ramen zijn leverbaar met 5mm helder gehard glas waarop 2 jaar fabrieksgarantie wordt gegeven. Met dit product is TOPwindows naar eigen zeggen de voordeligste scheepsraamaanbieder met een tegenlijst profiel. De service ligt op hetzelfde hoge niveau als de Premiumlijn, wat inhoudt dat alles van A tot Z verzorgd wordt. Ook het digitaal inmeten en het op locatie plaatsen van de ramen zijn inbegrepen.

Verwacht: de Luxury-lijn

Met de budgetlijn van TOPwindows wordt de watersporter met een beperkt budget voorzien. Maar ook het hogere segment kan binnen afzienbare tijd bij TOPwindows terecht. De scheepsramenleverancier werkt namelijk achter de schermen aan een derde lijn; de Luxury-lijn. Zoals de naam al aangeeft is deze lijn nóg iets luxer dan de Premiumlijn. Met een bijpassende uitstraling en een zwaarder profiel zijn deze ramen ideaal voor bijvoorbeeld de grotere jachtwerven en beroepsvaart. In 2016 worden de eerste ramen in deze topklasse verwacht.

Heeft u interesse in een nieuwe set scheepsramen voor uw boot?

Kijk dan op WWW.TOPWINDOWS.NL voor een dealer bij u in de buurt. Op deze website kunt u ook heel gemakkelijk zelf online een vrijblijvende prijsopgave maken.

TOPwindows is een onderdeel van de DGS-Group.

www.dgs-group.nl

Telefoon: 06-50686031

Email: f.roest@topwindows.nl



TOP WINDOWS

TOPwindows is een onderdeel van de DGS-Group

Ik geef de pen door aan.....

De bedoeling van deze rubriek is om meer mensen aan het woord te laten over hun vaartochten of andere vaar wetenswaardigheden. Als je een stukje hebt geschreven, zorg je ervoor dat er een opvolger voor je is, waar je de pen aan doorgeeft (wel in overleg, natuurlijk). Met 500 leden kunnen we dan nog even vooruit en is er altijd wat leuks te lezen in ons clubblad.

Heeft u de pen niet gekregen dan mag u natuurlijk ook een stukje schrijven, liefst met mooie foto's, zoals bv. Nell en Hub Lipsch hebben gedaan over hun 'nieuwe' Férias.

Deze keer is het de beurt aan Jan Voogt en hij geeft de pen door aan Annemieke Kolman.

“Als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan”.

Op 14 mei waren wij en onze Doerak 850Ak zover klaar dat we daadwerkelijk konden vertrekken. Geen fietsen meer achterop de fietsendrager, maar nu met kisten achter aan de reling met vouwfietsen erin; de zwemtrap bleef hierdoor vrij. Onze bestemming was Frankrijk, maar het gaat ons niet om het doel, maar om de reis. Vanuit Akkrum is het nog een aardig eindje varen naar Frankrijk en als je onderweg vergeet om te genieten is het zonde van de tijd.

In Nederland voeren we via Overijssel, de Randmeren, de Vecht en via het Merwedekanaal kwamen we in Gorkum uit. Tot onze verrassing waren daar de Havendagen en was het gezellig liggen daar. Veel muziek en attracties. Nostalgische gevoelens werden opgewekt door een tiental zalmschouwen uit Werkendam en Woudrichem, waar je welkom aan boord was en waar op de kant paling gerookt werd. Mijn vader viste al op twaalfjarige leeftijd op een zalmschouw, het woord leerplicht bestond toen nog niet.

De tocht ging verder over de Afdammede Maas en de Bergse Maas naar het (voor mij nog nieuwe) Wilhelminakanaal. Daarna de Zuid Willemsvaart, waar je al moet denken aan de Franse kanalen. Op de Zuid Willemsvaart vaar je een stukje door België voordat je bij Maastricht uitkomt. 100 m over de Belgische grens is één tankstation aan de weg, maar ook direct aan het water. Wel verschillende prijzen voor de weg en het water. Prijzen rond de € 1.18 aan het water. Ik sprak daar de pompbediende op aan en vroeg hem of ik met jerrycans naar de wegpomp moest lopen om goedkoper te kunnen tanken. Hij gaf me aan dat dat niet nodig was, maar ik zal even aan m'n baas vragen. “Meneer, als u contant betaald is het € 1.- per liter”. Ik moest € 95.- afrekenen, maar doe maar € 90.-. Heerlijk die Belgen; de baas vond dat de bank niet alles hoefde te weten.

Aangekomen in Maastricht werd er slecht weer voorspeld met onweer. We hebben daar 4 dagen in het Bassin gelegen en genoten van de stad. Toen we naar buiten geschut waren, de Maas op, bleek er behoorlijk wat stroming te staan, maar er was nog redelijk te varen. Bij de sluis Lanaye werd gestaakt, daarom maar aangelegd in Maastricht Marina op

de Pieterplas. De verwachting was dat de stroming nog verder zou toenemen en het werd voor ons onverantwoord hard. Normaal is de afvoer van de Maas 50 tot 150 m³/sec. In de tijd dat we er lagen liep de afvoer op tot over de 1000 m³/sec. Iets teveel van het goede voor Doerak en bemanning. We zijn na 10 dagen weer gaan varen, toen de afvoer gezakt was naar 550 m³/sec. en dat ging goed. Opnieuw België in met een start van 14 m omhoog schutten in de sluis van Lanaye. Met drijvende bolders maakt het niet uit of je 1 m of 14 m schut, comfortabel dus.

Met een tussenstop van één nacht in Luik, verder naar Huy. Daar zijn we gestrand bij Yacht Club de Huy, even voorbij Huy. Ja, gestrand, want we hebben hier 14 dagen gelegen omdat de Franse sluisen op de Maas niet draaide. Er was veel vernield door het snel stromende water en vooral door het meedrijvende hout. Verder varen naar Namen of Dinant had weinig zin, omdat het in een haven zoals in Huy lekker beschut ligt. Die mogelijkheid was er hoger op de Maas minder. Het was gezellig in de haven; met 14 dagen liggen leer je heel wat mensen kennen. Je komt bij elkaar aan boord en wisselt veel nuttige informatie uit enne... je drinkt eens een biertje met elkaar. We zijn een dagje met de trein naar Namen geweest om de situatie daar te bekijken en kwamen er achter dat Huy echt een prima beslissing was. Wat ons in die dagen erg geholpen heeft is de site van Rijkswaterstaat en teletekst. We hebben ook een (gratis)abonnement genomen op de info van RWS, je krijgt dan dagelijks de stremmingen doorgemailed.

Toen de stremmingen opgeheven waren realiseerde we ons dat stilliggen leuk is, maar varen toch veel fijner. Nog een paar dagen varen en dan de eerste sluis in Frankrijk, die bij Givet. Bij de eerste sluis is het tijd voor het papierwerk; altijd even melden. Het Franse vaarvignet kopen we altijd via internet en dat scheelt veel gedoe op de sluis en het is goedkoper. Een nachtje in Givet liggen is eigenlijk een noodzakelijke tussenstop, maar het ligt niet lekker met een Doerak aan de kade. Smal trapje op en als je zoals wij een hond hebben is het woord luxe niet van toepassing. Aan de overkant zijn ook ligplaatsen, maar i.v.m. de stroming niet verstandig. Vanuit Givet is de eerste hindernis die je tegenkomt de tunnel van Ham. De tunnel ligt tussen 2 sluisen en is op de spitsmaat uitgehakt, maar ook geen

centimeter teveel. Als er een lege spits doorgaat moet in het hele tunnelpand de waterstand verlaagd en bij een geladen spits de waterstand verhoogd worden. Daar maken kruisvaarders van 3 hoog, nu nog dankbaar gebruik van.

We gaan de Maas verder op en genieten van de Franse Ardenne. Van de stroming hebben we niet veel last meer. Wij niet, maar mensen met huurboten schieten soms drie keer een ligplaats voorbij als ze stroomafwaarts varen. Bij Pont-a-Bar varen we stuurboord uit het Canal des Ardennes op, of eigenlijk af. Het is genieten van de wijde uitzichten en het glooiende landschap. De kleine sluisjes bedien je zelf met een afstandsbediening en zo kan je in je eigen tempo voort sukkelen, tot de sluisentrap. Daar ga je op één dag 28 sluisen naar beneden over een afstand van 9 km. Tussentijds aanleggen is er eigenlijk niet bij i.v.m. gebrek aan ligplaats. We klagen niet, want het is toch een stuk prettiger om naar beneden te schutten, dan omhoog wat we eerdere jaren deden. Daarna kan er weer gewoon verder gesukkeld worden, maar het blijft wel opletten, want de drijvende takken en stukken boomstam moeten wel ontweken worden. Bij Berry-au-Bac gaan we bakboord uit het kanaal l'Aisne a la Marne op. In Reims leggen we aan, want daar hadden we ons



op verheugd. Reims is een prachtige stad, maar we lagen tussen twee drukke wegen in. Reims blijft mooi, maar we houden het na één nacht voor gezien. Aan het eind van het kanaal stuurboord uit, de Marne af. Een prachtige rivier om te varen, vooral stroomafwaarts. Stroomopwaarts kan weleens moeilijk zijn, omdat er voor de sluisen weinig aanlegplaats is en de sluisen vlak naast een stuw liggen. Dan kan het onrustig zijn. Ook bij het uitvaren van de sluis krijg je soms een zweep van de sterke stroming. Fijn dat er een stuurwiel in de Doerak zit. Het landschap blijft gloeien, maar is nu anders beplant. Heel veel groen, wat nog champagne moet worden.

Vóór Parijs wordt de Marne wat drukker; er is dan behoorlijk wat binnenvaart en de sluisen worden bediend. En ook al ben je te gast in Frankrijk, je krijgt geen voorrang, dus moet je weleens wachten. Wij hebben de tijd en hoeven er geen brood mee te verdienen.

Parijs laten we rechts liggen en gaan de Haute Seine op. Hier ook nog binnenvaart, maar ook grote sluisen; we kunnen altijd wel mee. Op de Haute Seine zijn er steeds 2 sluisen met de stuw in het midden en de Haute Seine meandert, zoals de meeste rivieren. De sluisen in de buitenbocht hebben heel veel te lijden gehad en sommige sluisen waren compleet onbruikbaar geworden. Omkijkend zagen we ladingen hout voor die sluisen liggen en gehavend beton.

We varen verder tot Saint-Mammes en gaan daar de Loing op. Op de eerste sluis van de Loing krijgen we te horen dat er verderop bij Montargis een stremming is, die minstens tot september zal duren. Hoewel we de stremmingen wel steeds probeerde te volgen, hebben we deze gemist. Een rondje varen over de kleine kanaaltjes gaat dus niet, maar we besluiten toch om door te varen naar Montargis. Eigenlijk hadden we dit beter over kunnen slaan dit jaar. Het water was vuil, heel veel troep, dode vis, waterplanten en viezigheid. Wat kan een mens toch blij zijn met z'n wierpotjes en schroef inspectiekoker.



Terug van de Loing een paar nachten in Veneux-les-Sablons gelegen, wat echt de moeite waard was; een mooie en historische plaats. Er lag daar een grote Tjalk op de kant, vlak bij onze aanlegplaats, waarvan we dachten dat het iets toeristisch was of het onderkomen van de havenmeester. Mis, deze tjalk was er door de sterke stroming en het hoge water op de kant gezet en lag half in een voortuin. Er stond een bussen bij met een briefje; ze vroegen om geld, omdat de tjalk niet verzekerd was.

Zonder dat we het gevoel hadden waren we eigenlijk al op de terugweg. We voeren de Haute Seine af en onze laatste stop voor Parijs was Draveil. Op maandagochtend voeren we door Parijs over de Seine. Mooi meegenomen, want dan is het niet zo druk met binnenvaart en rondvaartboten. Deze keer niet aangelegd in Parijs, maar na een lange dag varen in Rueil-Malmaison. Daarna de Seine verder af tot Conflans-Ste-Honorine, echt een centrum van de binnenvaart. Er liggen daar heel veel schepen die door oud schippers bewoond worden en in de plaats zelf wonen veel ex schippers. De Oise opgevaaren en geprobeerd om andere

ligplaatsen aan te doen dan andere jaren. Veel ligplaatsen zijn er niet, dus dat werd een beetje puzzelen. Prachtig gelegen in Ilse-Adam, waar Leny vriendschap sloot met een tamme otter, die bijna uit haar hand at. De Oise loopt bijna ongemerkt over in het Kanaal Saint Quintin, met de indrukwekkende tunnel bij Riqueval van 5670 m.

De tunnel vergt wat geduld, je wordt er door gesleept en dan kan maar twee keer per dag. Omdat het een paar jaar geleden nogal slordig ging, was ik niet helemaal ontspannen. Toen zat er een Engelsman voor ons in de sleep, die zich met één lijntje liet slepen en slingerde als een dronkenman. Nu ging het vlot en gladjes. Een sleepje van 3; een spits, een kruiser en dan wij. Onvoorstelbaar dat er vroeger slepen door gingen van meer dan 20 spitsen.

Via de Escaut, het centrumkanaal en het kanaal Charleroi-Brussel naar Brussel. Een mooie route, want daar zit een lift in van 74 m en het hellend vlak van Ronquires. Een nacht in Brussel gelegen, maar Brussel niet in geweest; met onze hond door de stad is geen feestje voor de hond.

Het Zeekanaal Brussel is vlot bevaarbaar; de bruggen (veelal hefbruggen) worden vlot bediend. Bij Klein Willebroek het Zeekanaal af en de Rupel op. Dit is weer getijdewater tot de eerste sluis in de Beneden Nete, dat komt weer op het Albertkanaal uit. Zo kom je in het havengebied van Antwerpen. Deze route is

een prachtig alternatief om de Schelde te ontwijken. Het havengebied van Antwerpen is een hoofdstuk apart. Dat varen we het liefst op zondag, maar het kwam anders uit. Het vaart hier heel anders dan de havengebieden van Amsterdam of Rotterdam, vanwege de vele zijhavens en het lijkt veel drukker. Je komt bijna ogen tekort. Daarna het Schelde-Rijnkanaal naar Tholen.

Via Noord Brabant, uitkomend in Geertruidenberg, door de Biesbosch op de Merwede uitgekomen; even in Sliedrecht langs bij Drinkwaard en toen via Rotterdam de rivieren op en weer naar het noorden. In Friesland aangekomen was het weer nog zo prachtig dat we nog twee weken in Friesland hebben rondgevaren. 4 maanden weg geweest en we hebben ons geen dag verveeld, maar wel erg genoten.

In februari 2017 wil ik in het kader "leden voor leden" een avond organiseren voor starters of beginnende België- en Frankrijkvaarders. Belangstelling? Mail me svp, dan weet ik of er belangstelling is: jan@janvoogt.nl. Ik deel m'n enthousiasme graag!

Tegen die tijd volgt er nog een nieuwsbrief en de mogelijkheid voor definitieve opgave.



 **HAGER**
Groothandel & Techniek

**Uw Webasto, Victron
en Accu specialist**

accu's . koeling . verwarming . energiesystemen . noodstroom . startmotors . dynamo's . reparatie . onderhoud

www.hagerbv.nl

Walvis(v)aardigheden



Sinds 2009 hadden Nico en Marieke Hensen een Doerak 780 OK, met de veelzeggende naam "Walvis". De boot is niet alleen groot en ruim maar met zijn stompe kop en dikke buik hééft 'ie ook wel wat weg van een walvis.

Als ik u dan ook nog vertel dat Marieke's meisjesnaam "Jonas" is... dan begrijpt u waarom hun boot "Walvis" heette. Marieke vertelt hun belevenissen met de boot in "Walvis(v)aardigheden".

Dit is de laatste Walvis(v)aardigheden van mijn hand. Nadat we vorig jaar besloten hadden dat we onze Walvis met z'n hele hebben en houden te koop aan zouden bieden, moesten we de boot toch wel eerst winterklaar maken.

Deze keer was het toch anders, omdat ik normaliter niet zo heel veel uit de boot haal voor de winter; de Walvis is goed geïsoleerd en geeft weinig problemen met het overwinteren van onze spullen.

Maar nu moest de boot ontdaan worden van alles wat van ons persoonlijk was en dat is toch wel een rare gewaarwording.

Hier en daar werd nog een plekje weggewerkt en de boot werd extra goed schoongemaakt.

Alle kussens zijn gelucht en gestofzuigd, de gordijnen gewassen en de hele boot ging "op z'n kop" om te bepalen wat bij "de uitzet" hoorde en wat er mee naar huis moest.

Wat verzamelt een mens toch een hoop spullen...

Her en der hadden we al eens geïnformeerd op welke wijze we de verkoop konden aanpakken maar we zagen er geen heil in om de verkoop zelf ter hand te nemen.

Het idee dat nieuwsgierige belangstellenden om een rondleiding dan wel proefvaart konden vragen en wij maar op en neer naar Akkrum...dat zagen we dus niet zitten.

Verschillende scheepsmakelaars zijn de revue gepasseerd met even zovele, soms torenhoge offertes en uiteenlopende voorwaarden, want je boot willen verkopen is één ding maar hoe en door wie...

Totdat in het ons zo geliefde Doerakclubblad een advertentie prijkte van Doerak Sneek, waarin gemeld werd dat zij ook in verkoop van Doerakken gingen bemiddelen.

Een en ander was nog in de "opstartfase" maar een verhelderend gesprek met de familie Smits van Doerak Sneek deed ons besluiten om onze Walvis en de verkoopbemiddeling ervan, aan hen toe te vertrouwen.

Zij kennen de Doerak als geen ander.

Zo gebeurde het dus dat op een koude maartse dag, wij naar de Walvis moesten om de boot vaarklaar te maken.

De wintertent werd schoongemaakt, netjes opgerold en in de Walvis opgeborgen.

Ik zal die lange "worst" missen, achter onze bank in de woonkamer.

Daar heeft jarenlang de zomer-dan wel wintertent – naar gelang het seizoen- opgerold achter gelegen! De zomertent kon er weer op, evenals de mast, die Nico deze winter nog helemaal geschuurd en opnieuw in –tig- lagen lak had gezet.

De winterborden werden vervangen door de mooi gelakte "Walvis" naamborden en de rubberboot, die bij de koop in zat, werd in de davit s gehangen.

De schone gordijnen werden opgehangen en de Walvis werd nog eens extra gesopt.

Nico ontfermde zich over de motor.

Wat een geweldig schip is het toch... 1 x starten en lopen !

Op 1 april gingen de bruggen weer draaien en aangezien de familie Smits het tweede weekend in april "open dagen" hadden, was er afgesproken dat we de Walvis voor 8 april zouden komen brengen.

Het weer zat gelukkig erg mee, fris maar wel droog en zonnig dus op 2 april heeft Nico met zijn broer onze Walvis weggebracht naar Doerak Sneek.

Ja, en daar stond ik dan op een lege steiger, de mannen en onze Walvis uit te zwaaien en te kijken hoe de boot, waar we zo heel veel plezier aan hebben beleefd, over het stille water de jachthaven uitgleed en uit het zicht verdween.

Ik heb ze nageroepen: "Dag Walvis, ik hoop dat iemand je gaat kopen en net zo veel plezier aan je gaat beleven" maar dan -stom zeg - dikke tranen over mijn wangen en ik snikkend op de steiger.

Ik heb het bordje "vaste ligplaats" van de steiger

afgehaald en ik ben voor de laatste keer nog eens heen en weer over de voor ons zo vertrouwde steiger gelopen. De ribbeltjes in het hout, de boten die links en rechts aangemeerd lagen, het leuke "vuurtoren"-lampje wat ons zelfs in de nacht een beetje licht gaf in de boot...

"Dag boot".

Dan naar de WC, ook even mijn neus gesnoten, en nogmaals afscheid genomen van de havenmeester en zijn mensen. "

Bedankt, Tusken de Marren het was steeds 'Thuiskomen' voor ons.

We hadden er een wereld-plek!

Dag Akkrum, dank voor de gastvrijheid.

Na wat (laatste) boodschappen in de mij zo bekende winkel, heb ik koers gezet naar Sneek, want daar wachtten de mannen op mij. De Walvis lag al keurig op een prominente plek in de haven van Doerak Sneek en dhr. Smits had al een korte inspectieronde gedaan.

Zij bekijken de te bemiddelen Doerak van top tot teen, want ze willen alleen kwaliteit verkopen. De Walvis zag er keurig uit en mocht derhalve blijven. De verkoopprijs werd in onderling overleg vastgesteld. Op internet werd een prachtige advertentie gezet met een heleboel foto's en nu was het wachten op iemand die belangstelling had.

Na verloop van tijd kregen wij een telefoontje: Er was iemand die onze boot wel wilde kopen...

We waren blij dat de Walvis een nieuwe eigenaar zou krijgen maar tegelijkertijd verdrietig omdat er toch een tijdperk van 7 jaar Doerakeigenaar afgesloten werd.

Elke vierkante centimeter van de Walvis hebben we bewerkt, geschuurd, geschilderd en gekoesterd, nu is dat voorbij.

Wat had ik graag nog even naar Sneek gegaan om de Walvis gedag te zeggen en de nieuwe eigenaar te vertellen dat de wintertent eerst aan de onderkant moet worden vastgemaakt en dan pas aan de bovenkant. Dat het warm en zonnig moet zijn anders is het doek zo stug.

Hoeveel plezier we aan de boot hebben gehad ondanks alle pech, die we er toch ook mee hebben gehad.

De zwoele zomeravonden, de boot rondom in de muggengordijnen... een elastiek rondom het vaste dak en alle muggenvitrage met een knijper er aan vast, magneten om de boel dicht te houden.

Ach, het wijst zich allemaal vanzelf, wij hebben het ook ontdekt !

En toch heb ik steeds het idee dat ik wat vergeet, nu de dagen weer gaan korten en de ganzen gaan trekken. De laatste zwaluwen zijn uit onze paardenstallen vertrokken en het wordt kouder.

Ik weet het al...de boot moet winterklaar worden gemaakt...

Lieve Doerakvrienden,

Met veel plezier heb ik de Walvis(vaardigheden voor u opgeschreven en u deelgenoot gemaakt van ons en onze Walvis.

Hartelijk dank voor de reacties op deze stukjes.

Wie weet, komen we elkaar nog eens tegen, misschien wel bij de koppelsluis in het Koning Willem Alexander Kanaal, waar wij af en toe naar de bootjes kijken die de "Veenvaart doen".

Dank aan de familie Smits, voor hun deskundige bemiddeling en goede zorg.

Wij wensen de nieuwe eigenaar van onze Walvis alle geluk en veel vis-plezier.

"Vaar-wel"!

Marieke en Nico Hensen

Het adres op het gebied van maatwerk!

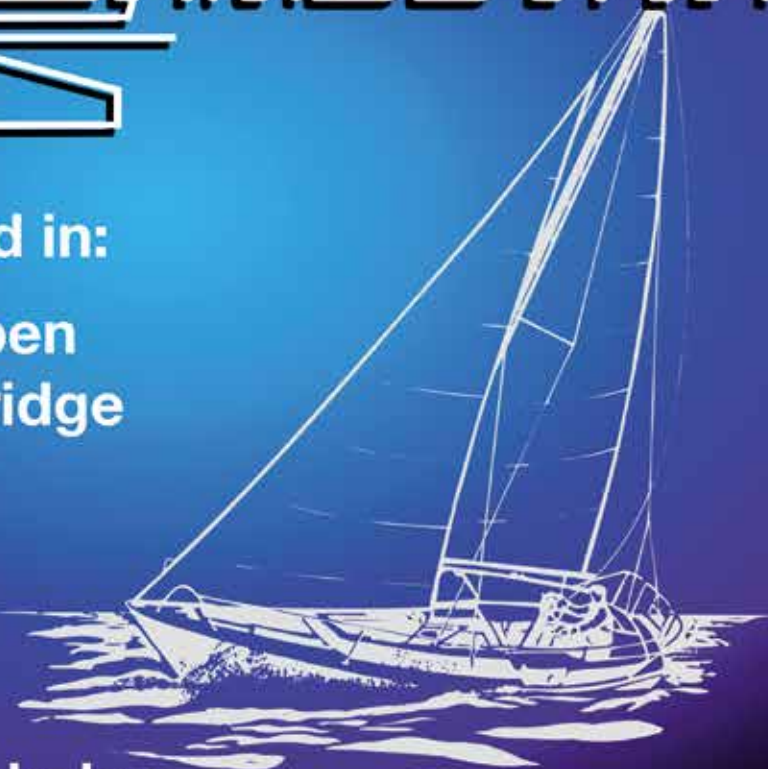


AIJKE ZANDSTRAA



Gespecialiseerd in:

- * Cabrioletkappen voor Flying Bridge
- * Bimini's
- * Boottenten
- * Sprayhoods
- * Zeilhuiken
- * Winter/afdekkleden
- * Rolfokhoezen



www.zandstrazeilmakerij.nl
Bothniakade 37-40 Sneek
tel/fax: 0515-417786
ligplaats voor de deur

Na de brand opnieuw beginnen.....

Op 17 december 2014 troffen we onze Férias op deze manier aan....



We hadden hem 4 seizoenen daarvoor in Meppel opgehaald, helemaal naar onze zin opgeknapt en door Pro Aqua laten voorzien van een nieuwe 3 cilinder 27 pk motor.

Met de verzekering waren we het snel eens en alles werd prima geregeld.

Maar waar vindt je dan een andere Doerak 650?

Weer opnieuw via internet zoeken, 4000 km rijden en zoeken naar een 650 in een zó origineel mogelijke staat.

We hadden geen behoefte aan zonnepanelen, harde kap, boegschroef en eigen invulling van de slaapbanken.

We wilden gewoon onze oude Doerak terug!



Dit is 'm geworden.

Een 'mooie' 650, maar d'r moest nog wel het een en ander aan gebeuren!

We durfden met de motor die er in lag niet tegenstrooms de Merwede op, dus een rustigere

vaarroute gekozen: de Oude Rijn af, om Gouda heen, Hollandse IJssel op, Merwedekanaal en Merwede af, op naar Drinkwaard in Sliedrecht voor het plaatsen van een nieuwe motor en nieuwe ramen.

Zelf wilden we daar zo snel mogelijk beginnen met klussen.

Bij Drinkwaard kregen we een begeleider en een vaste monteur toegewezen.

Jacob begon met de oude Yanmar motor te verwijderen en een nieuwe schroefaskoker aan te brengen.

Vervolgens is de rest van de machinekamer volledig vernieuwd. Ook verrichte hij het nodige laswerk en hielp hij hier en daar een handje en gaf hij zinvolle adviezen.





Klussen met Nell, Roel en Job, raam beweegbaar maken, sponningen roestvrij maken, behang afsteken kajuit gronden en lakken, voordat de nieuwe onderdelen werden geplaatst. Keuring onderwaterschip. Alle oude plafondplaten, vloerbedekking en behang gestript.



Opbouw en binnenkant stuurhut schuren, plamuren, gronden en lakken, zodat de ramen erin kunnen en de stuurtent klaar is voor de nieuwe kisten, vloer en Morsehendel.



Tentbouwer kan opmeten en beginnen aan een nieuwe tent. Timmerman kan fluitend aan de slag. Koelkast inbouwen, keukenblad, nieuwe voordeur, nieuwe vloer met isolatie, kisten stuurtent en dashboard, en de ramen inzetten.

Nieuwe voordeur is klaar, ramen zitten er in. Zitbanken in de stuurhut zijn top geworden, mastje zit er op. Bovenkant in de witte lak. Nieuw toilet. Nieuwe tent is klaar. Water- en dieseltank, accu's . We kunnen naar huis met nieuwe motor en nieuwe machinekamer: 27 pk Craftsman 3 cilinder.



De 'thuisreis' kan beginnen: de Waal op tot Zaltbommel voor de eerst stop en daarna via St. Andries de



Maas op naar Roermond, onze thuishaven, waar we onze 'klus' voortzetten.





En nu in Roermond vol goede moed 'de rest even doen.....'

Bodem van de kajuit 3 keer in de roestwerende verf zetten, alle houtwerk netjes aflakken, op kleur brengen, beschadigingen houten panelen repareren, nieuwe klepdeksels op de kastjes voorin de kajuit. Nieuwe bedrading wegwerken. Vloer onder de banken 3 keer het metaal lakken, houten bodem van de kisten verven, vloerbedekking aanbrengen. Vervolgens kajuit behangen, verven met acryl, plafond en gordijnrails en het toilet aftimmeren..

Nu het onderwaterschip, stoffering kajuit en de blauwe romp nog.

Klaar. Naar schatting hebben we samen ongeveer 800 uur geklust..

De Férias drijft weer, voorzien van nieuwe naambordjes. Het voelt weer als vanouds!

Inmiddels bleek, onderweg naar Sliedrecht voor een aanpassing, dat de leguaan, die we in eerste instantie goed bevonden hadden, niet bestand was tegen schokken. De kabel binnen in de leguaan brak . De nieuwe leguaan was binnen 6 weken klaar. Mooi op tijd voor de zomer.

Tijdens de vakantie brak in de jachthaven van Geertruidenberg de roerkabel. Deze bleek niet strak genoeg gespannen en was tussen katrol en beugel geschoven. We hadden hem wel helemaal schoongemaakt, maar door roest niet kunnen aanspannen. Dus meteen maar helemaal laten vervangen.

De motor heeft nu, eind augustus, 250 uur prima gedraaid en wacht op de grote service beurt.

Met vriendelijke groet,

Nell en Hub Lipsch

Impressie Doerakclubdag 20 maart 2016.

Mijn man en ik zijn al jaren lid van de Doerakclub, toch was dit pas de tweede keer dat wij een clubdag bezochten. Dat was i.v.m. de afstand. Voor ons is Nijkerkerveen beter, slechts anderhalf uur rijden, dus prima te doen. Er waren ook mensen uit Limburg, geweldig! Wat jammer dat we dit niet veel eerder gedaan hebben, dan maar wat verder rijden, want wat was het weer leuk. Rondkijkend in de bijna volle zaal dacht ik meer jongere leden te zien dan vorige keer, prima. Veel gesprekken om me heen, mensen zijn blij om elkaar weer eens te zien, en te kunnen praten over.....



De agenda afwerken ging vlot. Bert Hovener gaat helaas stoppen met de eindredactie van het prachtige clubblad. Voor hem wordt vervanging m/v gezocht. Hij stopt pas in 2017, dus tijd genoeg om ingewerkt te worden. Hoewel het allemaal niet ingewikkeld lijkt, doordat een nieuwe drukker is aangezocht, die een deel van de werkzaamheden overneemt. Er zijn nog meer redacteurs, helpende handen dus. Zelf stukjes schrijven hoeft niet (maar is



altijd zeer welkom), het gaat er meer om de copij binnen te halen enz., begreep ik. Pim zit de ledenvergadering voor, een voorzitter is er nog steeds niet, helaas. Van de ledenservice treedt Leo af.....het bestuur moet dus nog verder worden uitgebreid met Doerak mannen en/of -vrouwen. Ook Klaas stopt ermee na jaren, hij is tijdens deze vergadering vervangen. Ondanks het feit dat het bestuur niet op volle sterkte is, stralen humor en gezelligheid er vanaf. En dat werkt aanstekelijk merk ik. Zo jammer dat ik al bestuurslid van een andere vereniging ben (hoewel dat ook prettig is hoor); het lijkt me zo leuk om met deze mensen samen te werken! Ook leuk als er vrouwen in het bestuur zitten lijkt me zo. Dus.....dames????

Guus en Jan gaven aan dat er mogelijk activiteiten zullen worden georganiseerd waar vrouwen zich wat meer door aangesproken voelen. Als daar voldoende belangstelling voor is. Tijdens deze clubdag is dit summier aan de orde geweest, waardoor ik om mij heen de stemming wat kritisch voelde worden. Dat had iets te maken met rolpatronen merkte ik. Jammer, want het kwam niet helemaal uit de verf. Tijdens de eerder gehouden "brainstormsessie" is deze wens geopperd. Toevallig was ik aanwezig bij die sessie, en er waren ideeën over b.v. koken aan boord, met beperkte middelen. Dit is alleen een voorbeeld, en is niet alleen voor vrouwen interessant! Soms kijk ik weleens in een kookboekje, geschreven voor dit doel, zogenaamd. Halverwege een recept staat er dan zo iets: dit hoeft maar even in de oven.....of: even onder de grill..... of: fijnmaken in de keukenmachine....huh?? Wij hebben een Doerak van 7 meter (met voordeurtje en ak), en we willen er zelf ook nog bij graag!

Maar er valt meer te bedenken: techniek voor beginners bijvoorbeeld? Niet exclusief voor vrouwen bedoeld, (maar hier zit ik wel gelijk op de eerste rij, al moet ik er 's morgens hijgend voor op de stoep liggen). Gericht op boten dan wel. Of splitsen (zit ik wederom op de eerste rij!) en knopen. Of, of, of?? En dat zou tijdens de clubdagen kunnen wellicht. Met workshops en 'stands', Meindert had het er ook al kort over. En dan wellicht wat eerder op de dag beginnen? Lunch erbij? Of??

Tijdens de pauze werd er weer zeer druk en geanimeerd gesproken door de leden. Opnieuw kennisgemaakt met weer andere mensen, interessante verhalen uitgewisseld, en tips. Na de pauze was er een amateur meteoroloog, waarvan ik veel hoopte te leren. Otto Huizinga, een bevlogen man. Hij heeft een mooie presentatie in elkaar gezet, die voor mij helaas niet helemaal te volgen was. Pim zei het al: misschien een beetje te technisch. Otto leek mij niet geheel stormvast: ik ben blij dat ik niet snel zeeziek ben.

Waar ik echter op zat te wachten waren de aanwijzingen betreffende de weertypen: hoe herken ik naderend onheil? Hoe zien die wolken er dan uit? Waar moet ik extra op letten? Hoeveel valium moet ik slikken voor welke situatie? Wat komt eerst: reddingsvesten of valium?

Gelukkig vroeg een van de leden wat we moeten doen als we op een meer overvallen worden door een serieuze bui. (Onmiddellijk contact opnemen met een geestelijke, dacht ik nog).

Het zinnige antwoord: de bui proberen uit te varen door bakboord of stuurboord uit te gaan, niet rechtdoor onder de bui door, dus. Kijk, daar heb ik wat aan. En nu maar hopen dat je dan op een punt zit waar dit ook kan.

Beweeglijk, die man! Interessant zeker, vooral ook de proefjes.

Daarna het gevarieerde buffet, deze keer inclusief een lekker ijsdessert.

Het was weer smakelijk, een prima prijs/kwaliteit verhouding. Er waren heerlijke koude gerechten in de vorm van salades, waar ik overigens toch geen vitaminevergiftiging aan heb overgehouden. Gewoon lekker en vers. De warme gerechten waren ook niet te versmaden, volgende keer weer graag. Voor mijn man en mij gaat het vooral toch om de gezelligheid. Immers, je zit dan weer aan tafel met opnieuw andere leden. Verse nieuwe verhalen, tips, routes enz.

Wat mij vooral opvalt is het enthousiasme onder Doerakliefhebbers. Wij hebben geen boot, wij hebben een Doerak! Dat is op het water ook al zo. We zwaaien de hele dag naar iedereen (pffff, soms), maar springen op en neer als we een Doerak



tegenkomen. En meestal doen die anderen dat ook. Hoe leuk is dat!?

Wij hopen nog veel van zulke clubdagen te mogen meemaken, en verheugen ons nu al op het lustrum in 2018.

Een hartelijke groet,
Carla Harzing.

Doerakje varen... Kachel

Nee, U moet niet denken dat wij ons aan boord aan alcoholische uitpattingen te buiten gaan. Afgezien van een enkel glaasje als - de vijf in de klok is - zijn we zelfs erg matig vinden we zelf. De soms wat onvaste koers van ons schip is dan ook meer het gevolg van de verstrooidheid van de stuurman dan van een te hoog alcohol percentage. Toch ben ik wel eens blij dat de waterpolitie nog niet met ballonnetjes is uitgerust. Je kunt tenslotte maar nooit weten.

Nee wanneer ik over "kachel" spreek bedoel ik niet kachel zijn maar kachel hebben; aan boord wel te verstaan. Flinkere watersporters dan ondergetekende zullen hier minachtend de schouders over ophalen. Een stuk in je kraag is tot daar aan toe, zullen ze zeggen, maar een schip met een kachel is niet erg sportief. Daar is weinig tegen in te brengen. Er was een tijd dat ik er zelf ook zo over dacht: Hoe meer kou en ellende, hoe meer afzien, des te groter het zeilgenot. Maar met het uitvallen van de wilde haren ontdek je dat kou en nattigheid een mens niet in de kouwe kleren gaan zitten. Als gevolg daarvan staat er op een dag een buiskap op de boot. Het betekent een aanwinst. Je kruipt er behaaglijk achter en vindt zeilen opeens weer de moeite waard. Totdat iemand opmerkt dat in ons barre klimaat een vast stuurhuis nog meer voordelen zou bieden. Ook daar zit iets in. De overstap naar een motorsailer moet dus ernstig overwogen worden. Ook een compromis. Men verbeeldt zich namelijk tot het zeilersvolk te behoren maar vaart zo vaak op motorkracht dat mast en tuig eigenlijk alleen maar hinderlijke ballast vormen. Het doet denken aan een bejaarde generaal in ceremonieel tenue, met zo'n sabel waarmee hij niet eens zou kunnen slaan, als hij het al durfde.

Eerlijker is, aan wal te blijven, beesten gaan houden of een postzegelverzameling aan te leggen of over te stappen op een motorjacht. Daarbij lever je vaarplezier in, maar je krijgt er een onvoorstelbare hoeveelheid comfort voor terug. En het water blijft mooi. Met een motorjacht begint het vaarseizoen eerder en eindigt het later. Het wordt dus verlengd, wat een goed vaderlander deugd doet, want hij krijgt meer waar voor zijn geld. Maar de avonden kunnen fris zijn in voor- en najaar. Een omgekeerde bloempot op het gas helpt dan wel iets maar veroorzaakt een hoop condens en een zwaar gevoel in het hoofd. Voor wie de zeilerij ontrouw is geworden betekent de aanschaf van een kachelte nog maar een kleinigheid. Toch aarzelen we lang, want er is veel keus in de apparaten. De meeste scheepskachels zien er uit als torpedo's. Ze blazen hete lucht in de kajuit, maken het geluid van een zwerm bijen en gebruiken stroom. Niet zo heel veel; slechts enkele ampères volgens de fabrikant. Maar het wordt zo nadrukkelijk vermeld dat mijn twijfel overleind blijft. Een accu heeft immers een beperkte capaciteit. En elke emmer loopt ook door een klein gaatje, op den duur toch leeg. Gelukkig bestaan er nog altijd scheepskachels die er als kachels uit zien en ook zo werken. 't Is een oliekachel zoals we ze vroeger in de kamer hadden staan, maar kleiner van omvang. Aan de onderkant zit een soort regelaar of carburator en boven mondt hij uit in een dun maar onmiskenbaar kachelpijpje, dat wel recht omhoog en dus dwars door het kajuitdak moet. Want zonder voldoende trek kan geen enkele kachel branden. We zijn er een keer voor naar naar Spaarndam gereden, het schilderachtige plaatsje vlak bij Haarlem, waar Hans Brinkers als beeld met zijn handje een gat in de dijk dicht staat te houden. En waar kachels worden verkocht die je accu voor leeglopen behoeden.



De man die we zoeken blijkt van het bedaarde type. Hij verkoopt kachels, geen praatjes. Maar een uitvoerige uitleg is ook niet nodig bij zo'n simpel apparaat. Voor de helft van de prijs van een hete lucht blazer levert hij een roestvast stalen kachelte met bijpassende pijpen, ellebogen en met een dekdoorvoer die nog wel even geplaatst moet worden.

Het installeren van de kachel valt eerlijk gezegd een beetje tegen. Ten eerste rijst de vraag: "Waar". In de op zichzelf toch ruime Doerak is er namelijk nergens plaats voor ingeruimd. Na veel passen en meten zetten we onze troost voor koude voeten voor de kleerkast, die voortaan dus nauwelijks meer gebruikt kan worden: wat niet erg is omdat je met een kachel toch minder kleren nodig hebt.

De pijp leiden we door de kast heen, want als we eenmaal aan het breken zijn staan we voor niets. Vervolgens moet er nog een opening in het kajuitdak worden gemaakt. Dat klinkt eenvoudig, maar Doeraks zijn ouderwets degelijk gebouwd. Het kost dan ook heel wat inspanning voor we met een flinke decoupeerzaag een keurig rondje uit het dak hebben gezaagd. Yvonne van Gennep kan niet trotser op haar eerste gouden plak zijn geweest dan wij op onze ijeren. Na een volle dag zwoegen zit alles op zijn plaats; het kachelte stevig vast geschroefd, de pijp klemvast, het brandstoftankje hoog opgehangen in de toiletruimte. We zetten het schoorsteentje op zijn plaats en monstren het werk van onze handen. Mooi staat het niet maar wel stoer, zoals op oude passagiersschepen die een extra schoorsteen kregen om zeewaardiger te lijken.

De hele dag heeft er een gure wind gestaan. We hebben het echter nauwelijks gemerkt zo druk waren we. Maar nu de zon onder is wordt het echt kil. Ik ga naar binnen en sluit de kajuitdeur achter mij, als Noach toen de regen begon. Dan steken we de kachel aan. Hij pakt dadelijk en begint tevreden te pruttelen. Wij zitten er omheen, ook zeer voldaan en nippen behoedzaam aan onze Berenburg. Nee kachel worden we niet. Hooguit een beetje teut. Bij kaars en kachel onstaat dan al gauw een donker bruine stemming. Het toppunt van gelukzaligheid bereiken we echter pas de volgende morgen als bij het opstaan de steigers wit bevroren zijn maar aan boord een aangename temperatuur heerst. Flinkere watersporters dan ondergetekende zullen ook daar wel weer de schouders over ophalen. Zouden ze wel weten wat ze missen??

Jon Brakelé



Botenstalling - Selfstorage - Bedrijfsruimte - Opslag

Botenstalling

zowel binnen als buiten

Hijzen tot 32 Ton

Reparatie / onderhoud

Verwarmde schilderloods



De Koornwaard B.V.

0345-610848

www.koornwaard.nl

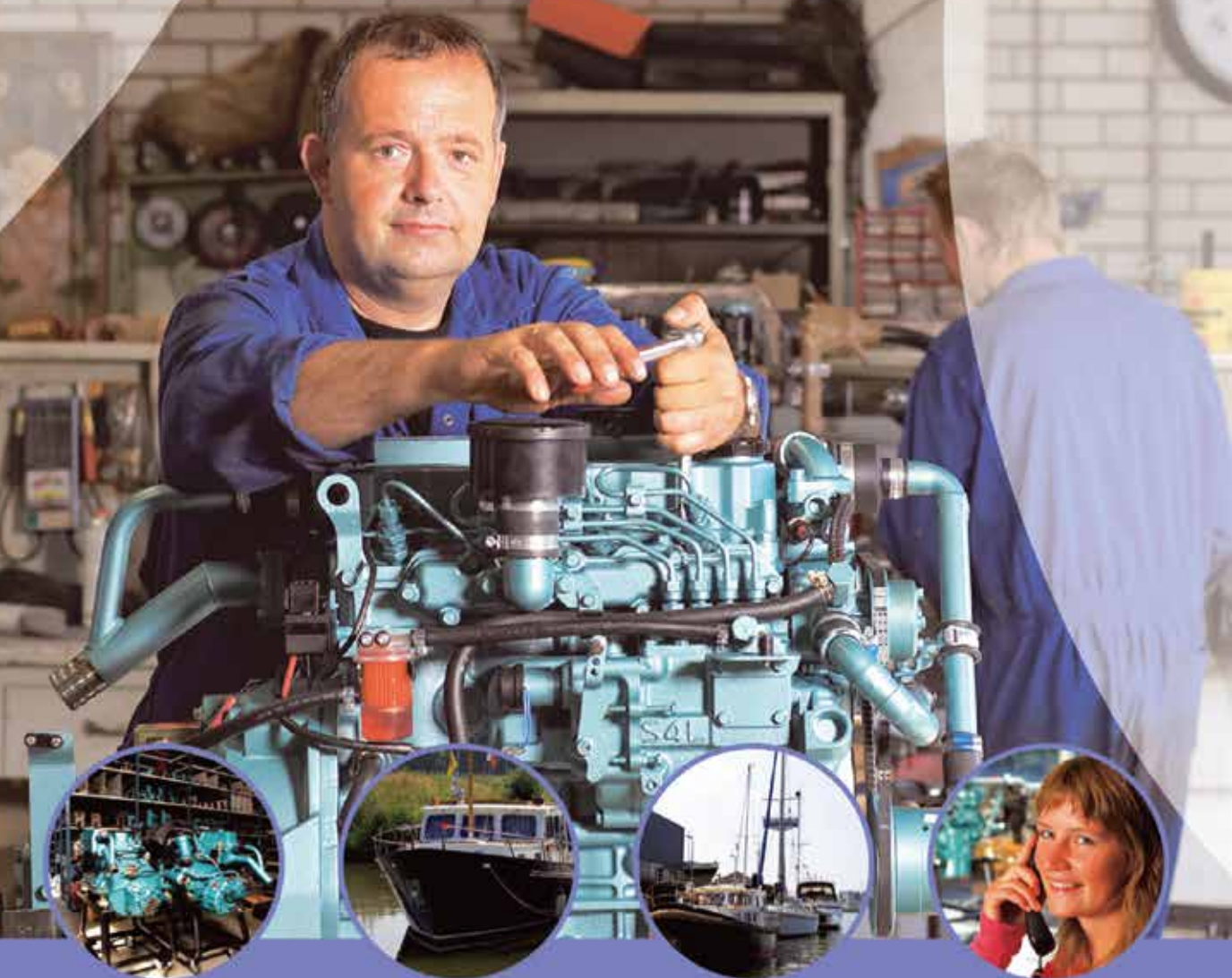
opslag@koornwaard.nl



Flexibele en betaalbare opslag



Drinkwaard M o t o r e n



Vrijheid zonder motorzorgen

INVENTARISEREN ● CALCULEREN ● INSTALLEREN ● TESTEN ● VAREN

Drinkwaard Motoren B.V.
Baanhoek 152
3361 GN Sliedrecht

T 0184-412332
F 0184-499925
I www.drinkwaard.com

Boat Conveyor over het Apeldoorns Kanaal



Apeldoorn hoopt op Europese subsidie voor buitengewoon toeristisch project. In 2017 kunnen naar verwachting boten de zeven kilometer van Hatterm naar Heerde varen. Om vervolgens Apeldoorn te kunnen bereiken wordt de snelweg als het grootste obstakel gezien. Een botenlift vormt mogelijk de sleutel naar het weer bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal.

Het Apeldoorns Kanaal loopt van de IJssel bij Dieren naar de IJssel bij Hatterm. Het kanaal is sinds 1972 niet meer in gebruik bij de beroepsvaart. De Stichting Apeldoorns Kanaal zet zich sinds 1995 actief in om de historische functie van het Apeldoorns Kanaal te herstellen en deze tevens geschikt te maken voor recreatief vaarverkeer. Een bevaarbaar kanaal draagt bij aan de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio.

De Boat Conveyor draagt bij aan een bevaarbaar Apeldoorns Kanaal. Voor het bevaarbaar maken van het Apeldoorns Kanaal dienen hiernaast nog andere vaste bruggen en een sluis voor het vaarverkeer, passeerbaar gemaakt te worden. Doordat de A50 voor dit deel van het kanaal het belangrijkste obstakel vormt is de verwachting dat wanneer deze barrière geslecht is, voor de overige punten snel een oplossing wordt gevonden.

Op het traject tussen Apeldoorn Noord en de IJssel bij Hatterm, ter hoogte van het recreatiegebied Kievitsveld, kruist het kanaal met de A50. Om het vaarverkeer hier op een economisch aantrekkelijke manier mogelijk te maken, kan een Boat Conveyor over de snelweg uitkomst bieden. Een Boat Conveyor is een lopende band constructie die boten verplaatst tussen verschillende waterniveaus of over obstakels. De gemeente Apeldoorn gaat zich in Brussel hard



maken voor de komst van een boat conveyor over snelweg A50. De bouwkosten worden geraamd op 13,8 miljoen euro. Apeldoorn heeft zelf geen geld voor de botenbrug ter hoogte van Ernst. Omdat het om een innovatief project gaat, verwacht de gemeente Apeldoorn een goede kans te maken op Europese subsidie. De kans op Europese steun is groot omdat er in Europa nog geen vergelijkbaar initiatief bestaat.

Het is een innovatief project en dat is een belangrijke voorwaarde om kans op subsidie te maken. De botenlift kan een sleutel zijn naar meer. 'Mensen gaan het Apeldoorns Kanaal beleven'.

De nieuwe manier om boten van de ene kant naar de andere kant van een weg te brengen kan een attractie op zich worden. Er zijn mogelijk ook kansen om het aanbod van recreatieve voorzieningen uit te breiden met kleine boottochtjes (rondvaart) op een deel van het Apeldoorns Kanaal, inclusief overgang met de Boat Conveyor. Een andere optie is het realiseren van opbrengsten middels het bieden van informatie in een bezoekerscentrum en ook aan eigenaren van de plezierjachten kan een bijdrage worden gevraagd. De overgang van noord naar zuid, of vice versa, duurt ongeveer acht minuten. Middels stoplichten en



sensoren kunnen de boten zonder enige menselijke inzet worden overgezet. Er kunnen meerdere boten achter elkaar tegelijk over de snelweg heen. De energie die nodig is om de transportbanden te laten draaien kan uit een aan te leggen zonnepark worden gehaald. Ook fietsers en wandelaars kunnen van de oversteek gebruik maken. De gedachte is dat op termijn in het hoogseizoen maximaal zestig boten per dag over het kanaal zullen 'varen'.

Het zal nog vele jaren duren voor het kanaal van Hattem tot aan Dieren bevaarbaar is, beseft de gemeente Apeldoorn, maar deze 'Boat Conveyor-stip' aan de horizon wil Apeldoorn wel steeds iets dichterbij halen.

Bronnen: <http://www.apeldoornskanaal.com>, De Stentor, januari 2016

Vaarrondje Nederland - Duitsland



De route gaat Van Belt-Schutsloot via de Hooogeense vaart en de nieuwe Veenvaart door Duitsland en bij Lobith Nederland weer in. Verder naar Utrecht, de Vecht, Randmeren, Flevopolder en Zwarte water. Met onze Doerak 850 AK, ms. 'Golfbreker' zijn we, Emiel, Silvie en Baike (onze hond van 11 jaar en niet meer zo handig op de boot) vertrokken op 15 vrijdag juli om 16.00 uur uit Belt-Schutsloot, onze zomerhaven.

Ik (Silvie) heb verhalen geschreven op Facebook voor het thuisfront. Die verhalen werden erg veel gelezen en ik heb ze hier aan elkaar geplakt.

De eerste dag kwamen we tot de Rogatsluis op de Hooogeense Vaart en daar hebben we overnacht.

Zonder vuilwatertank is zonder toilet, dat is dus niks. Oplossing: leeg laten pompen in een jachthaven en kijken wat er aan scheelt.

De almanak erop nageslagen en de eerst volgende jachthaven met vuilwaterafvoer was dus Hoogeveen. En daar liggen we nu met een lege vuilwatertank. Een zekering gekregen van een medeschipper die bij ons lag maar helaas, er zit ergens kortsluiting. Nog even zoeken waar, maar we kunnen in ieder geval onze toilet weer gebruiken!



16 juli

We zijn beland in Hoogeveen. Dat was niet helemaal de bedoeling maar ook weer niet erg. Het zit zo: onze vuilwatertank heeft kuren. De pomp werkt niet. Zekeringen vliegen er uit. En na drie zekeringen waren we erdoorheen.

Ondertussen Hoogeveen verkend, lopend en met de vouwfiets, heerlijk gegeten bij restaurant de Beurs. Die doet zijn naam eer aan, lekker eten voor weinig! Als klap op de vuurpijl kreeg ook één van de fietsjes kuren: zachte band en een trapper vloog eraf. Dus met een halve fiets terug gefietst. Beweging genoeg gehad vandaag!

Morgen varen we richting Emmen. We weten de weg al. Deze route leggen we elk jaar af in het najaar. Leuk om te doen want de brugwachters rijden steeds met je mee. We kennen er al een paar.

Onderweg hoorden we van een medeschipper dat de tegenstroom van het Dortmund Emskanaal heel sterk is, zo ja, dan wordt het moeilijk voor onze Golfbreker. We hebben geen zin in zoveel tegenstroom, want dan gaan we al die 170 km. echt met een slakkengangetje. Onze topsnelheid is 12 km en dan moet de motor echt op 2300 toeren brullen.

19 juli

Vandaag hebben we de toerist uitgehangen in het Veenpark museum, hier kwamen we gistermiddag aan.



Twee jaar geleden hebben we dit niet bezocht maar nu wilden we er niet zomaar door varen, want ja, je vaart er ongeveer dwars door.

Dus een kaartje gekocht. Of we met de rondvaart boot mee wilden? Nou nee, dank u.

Maar we willen wel met de trein! Het treintje ging naar de turfafgraving waar een oude man ons alles vertelde over hoe dat vroeger ging. We hebben met aandacht geluisterd in de snikhete zon. We klagen niet hoor!

Daarna het park doorgewandeld.

Allerlei huisjes van plaggenhut tot huisjes rond ons geboorte jaar bekeken. Armoede was dat, die turfstekers hadden het niet best.

Na een paar uur waren we uitgekeken. Terug gelopen naar de Golfbreker trossen los, op naar Ter Apel! Maar zo ver kwam het niet. Door de hitte wilde een brug niet open. We lagen daar met een boot of zeven voor. Dubbel liggen en wij pasten er nog nét achter. Kunst en vliegwerk, dwars door de beplanting maar we lagen! Maar goed ook, want twee uur later hadden ze de brug pas los, door hem nat te sproeien. En daar gaat je plan.

De volgende bruggen en sluizen werden niet bepaald snel bediend. Ik denk dat de sluiswachters last hadden van de hitte. We zijn met een jong Duits stel en een gepensioneerd Nederlands stel opgevaren. Als je zo lang moet wachten kom je met elkaar aan de praat. We zitten toch allemaal in het zelfde schuitje! Gezelligheid alom.

De laatste sluis konden we net met ons drieën in. Het uitvaren zou even moeilijk worden dus overleg tussen de schippers. Stond een man aan de kant te roepen: "het kan makkelijk"! Ik er meteen bovenop (inkoppertje) "de beste stuurder staan aan wal"! De schippersvrouw naast me lag in een deuk. De man

hield verder zijn mond.

We zijn beland in Emmer-Compasuum. We liggen gezellig achter elkaar. En ik heb meteen de borrel gepakt en met ons zessen hebben we een glaasje gedronken. Nou ja, het werden er een paar meer! Toen werd het tijd om te eten. Met zo'n hitte en dan een paar borrels op de nuchtere maag. Maar gezellig was het!

Morgen gaan we in Ter Apel water bunkeren, vuilwater lozen en boodschappen doen. En dan gaat het toch richting Haren in Duitsland. Het jonge Duitse stel zei dat de tegenstroom reuze meevalt. Maar we hadden al eerder besloten om Duitsland in te varen. Vaak ben je te bang!

20 juli

Ons Duits avontuur is nog maar heel erg kort.

Precies 10 meter. We liggen net over de grens onder het grensbord.....



Wilt u verder lezen hoe het Emiel en Silvie is vergaan op hun rondreis Nederland – Duitsland kijk dan op onze website:

<https://www.doerakclub.nl/clubactiviteiten/vaartochten/Vaarrondje Nederland - Duitsland>

DE VOORDELEN VOOR DE LEDEN VAN DE DOERAKCLUB

EOC heeft in samenwerking met Suydersee Verzekeringen een collectiviteitkorting van 10% voor leden van de Doerakclub.

Naast een uitgebreide dekking ontvangt u ook een gratis expertise en waardebepaling (bij schepen met een waarde van meer dan € 15.000).

Zie voor alle voordelen en de voorwaarden op Doerakclub.nl onder 'mijndoerakclub'.

*Kijk snel op suydersee.nl
en vraag een offerte aan!
Bellen kan ook: 0227 712034*

Enkele sterke punten van de verzekeringsvoorwaarden van EOC zijn:

- Uitkering van de verzekerde som bij totaal verlies en geen dagwaarde uitkering;
- Eigen gebrek op de motor tot 25 jaar meeverzekerd;
- Bij eventuele aftrek 'nieuw-voor-oud' geen aftrek op arbeidskosten;
- Gratis ongevallendekking;
- Gratis rechtsbijstand;
- 24 uur 7 dagen per week bereikbaar;
- Repatriëring naar ligplaats bij uitval schipper.

Kijk ook op eoc.nl

Frederiks Watersport

Frederiks Watersport is een kleinschalig, maar goed geoutilleerd bedrijf aan de rand van **Oldemarkt** in noord-west Overijssel.

De jachthaven ligt aan het Mallegat, het verbindingskanaal tussen het riviertje de Linde en het dorp, en centraal tussen de grote watersportgebieden in het noorden van Nederland.

Het **Tjeukemeer**, het natuurgebied van de **Weerribben** en de **Beulaker Wiede** bij Giethoorn bijvoorbeeld liggen op korte afstand.

Dat maakt **Frederiks Watersport** in **Oldemarkt** tot het ideale vertrek- en aankomstpunt voor vaartochten van en naar Friesland en Overijssel.

Uw gastvrouw en gastheer, Gerda en Gerrit Frederiks, heten Doerakkers van harte welkom in hun jachthaven die zij al meer dan dertig jaar beheren.

Frederiks Watersport biedt:

- Jachthaven met negentig ligplaatsen met stroom en water aan elke steiger
- Douches en toiletten
- Zomer- en winterstalling
- Watersportwinkel
- Dieseltankstation en gasdepot
- Vuilwaterpomp
- Reparatie van binnenmotoren
- Verbouwingen
- Schilderwerkzaamheden
- Bemiddeling bij aan- en verkoop van Doerakken

Exclusieve actie voor Doerakclubleden: kijk op www.Doorakclub.nl onder Ledenservice



fotografie: Hedde Blesma

FREDERIKS WATERSPORT

Dwarsveld 7

8375 ED OLDEMARKT

Telefoon: 0561-451221

Fax: 0561-451335

E-mail frederiks-watersport@hetnet.nl

Website: www.frederiks-watersport.nl

