



# STEIGERNIEUWS



Winter 2017

**Watersportvereniging De Engel**



## ONDERHOUD • REPARATIE • BOEG- EN HEKSCHROEVEN • SCHILDERWERK • STALLING

Jachtwerf Rhederlaag is het adres voor elke recreatieve schipper, die van kwaliteit en duidelijkheid houdt. U vindt onze werf(winkel) in recreatiegebied Rhederlaag, op de kop van de haven van watersportvereniging Giesbeek. U bent van harte welkom.

- **Begin goed aan het vaarseizoen: laat ons uw schip en motor checken**  
We controleren op slijtage en gebreken en adviseren u over de verbeterpunten.
- **Als expert zien we snel wat uw boot waard is**  
Twijfelt u of u onderhoud moet laten uitvoeren of accessoires wilt inbouwen? Bel ons!
- **Profteer nu: een gloednieuwe Mercury rubberboot 250 Sport + een Mercury 6 pk FS motor**  
Tijdelijk van € 2746,- voor slechts € 2200,-. Wacht niet te lang, want op = op.

T 0313 63 25 61 • M 06 20 44 89 69 • [info@jachtwerfrhederlaag.nl](mailto:info@jachtwerfrhederlaag.nl) • [www.jachtwerfrhederlaag.nl](http://www.jachtwerfrhederlaag.nl) • Rhedenseveerweg 1 • 6987 EC Giesbeek



## ANTIFOULING • JACHTLAKKEN • PRIMERS • ACCESSOIRES

Goede bescherming is van levensbelang voor uw boot. Daarom heeft Jachtwerf Rhederlaag het verfassortiment in de jachtwerfwinkel enorm uitgebreid.

### Gerenommeerde merken tegen zeer scherpe prijzen

Wij verkopen de merken International, Sikkens, Hempel en Epifanes®. Prijsvoorbeelden zijn:

- |                                           |                              |
|-------------------------------------------|------------------------------|
| • Antifouling (onderwaterverf):           | blik 0.75 liter voor € 22.65 |
| • Super Gloss:                            | blik 0.75 liter voor € 26.65 |
| • Aluminium onderwaterprimer:             | blik 0.75 liter voor € 9.95  |
| • Epoxy primer voor boven- en onderwater: | blik 0.75 liter voor € 12.95 |

Kom gerust eens langs in Giesbeek. Of bestel de producten online op [www.antifoulingspecialist.nl](http://www.antifoulingspecialist.nl)

T 0313 63 25 61 • M 06 20 44 89 69 • [info@antifoulingspecialist.nl](mailto:info@antifoulingspecialist.nl) • [www.antifoulingspecialist.nl](http://www.antifoulingspecialist.nl) • Rhedenseveerweg 1 • 6987 EC Giesbeek



### Wat staat waar?

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Infopagina                        | 4  |
| Fotocollage Sluiting Vaarseizoen  | 5  |
| Visserslatijn                     | 6  |
| Fotocollage Sinterklaasvaren      | 7  |
| Nieuws over de Website            | 8  |
| Afscheid van drie kanjers         | 9  |
| Iets om te weten...               | 10 |
| Varen door Groningen              | 13 |
| Dana en Kluit vaartocht 2017      | 17 |
| Waar doen we het allemaal voor?   | 21 |
| En voilà                          | 22 |
| What's in a name? Dûkerke         | 23 |
| Het zeemansalfabet                | 25 |
| Van Beast tot Rentnerkreuz        | 29 |
| Waarom mocht ik niet op die dijk? | 30 |

**De redactie van Steigernieuws wenst alle bestuurs-, commissie-, aspirant- en gewone leden en vooral de eerste havenmeester Hans een gelukkig en gezond nieuwjaar 2018.**

Bij de voorplaat: Standerdmolen "De Put" aan de rand van de oude binnenstad van Leiden. Foto Inge Kroonsberg

### Redactioneel

Voor jullie ligt weer een blad vol leesplezier.

Ook zijn er weer vele foto's gemaakt van diverse activiteiten en wat niet geplaatst kon worden is te zien op de website.

Er zijn door leden weer diverse vaartochten gemaakt in binnen en buitenland en misschien zit er een tocht bij om volgend jaar zelf eens te gaan varen.

Ook moeten wij afscheid nemen van commissieleden die gaan vertrekken, waaronder ikzelf, Inge.

Vele jaren heb ik met heel veel plezier gewerkt aan het Steigernieuws en ontzettend veel geleerd in die tijd.

Hopelijk wordt er snel een nieuw redactielid gevonden zodat er steeds weer een mooi Steigernieuws bij onze leden bezorgd kan worden.

Alle redactieleden van toen en nu.....

*BEDANKT!*

**Inge, Jan, Peter en Vincent**

Het project "Elektrakasten" krijgt langzamerhand vorm.

Voor het aansluiten van de kabels is droog weer nodig en dat hebben we niet altijd. Vandaar dit fraaie tentje, opdat het werk kan doorgaan in weer en wind. Onze "jongste" DWW'er Theo Weimar probeerde het tentje uit. Op de werkdagen na het bouwen van het tentje werd het mooi weer...

Als iemand nog een hondenhok zoekt?

Foto Jan Huisman



## Informatiepagina

Ereleden: D. Agelink, H.P. Mooiman †

**Secretariaat WSV De Engel: Steegse Haven 1, 6991 GZ, Rheden**

### Bestuur:

Voorzitter: Rob Westerdijk, J.P. Coenstraat 23, 6991BX Rheden 06 51361843  
[voorzitter@wsvdeengel.nl](mailto:voorzitter@wsvdeengel.nl)

Secretaris: Dorine Willems-Mooiman, Rijsakkers 10, 6923 PM Groessen 06 41224290  
[secretaris@wsvdeengel.nl](mailto:secretaris@wsvdeengel.nl)

Penningmeester: Dick Jansen, De Hogekamp 6, 6991CX Rheden 06 53101301  
[penningmeester@wsvdeengel.nl](mailto:penningmeester@wsvdeengel.nl)

**Bankrekening WSV De Engel: NL47 RABO 0147 8082 94**

Bestuurslid: Gerard van Essen, Nieuwstraat 17, 6881SK Velp 06 16360204  
[bestuur@wsvdeengel.nl](mailto:bestuur@wsvdeengel.nl)

Bestuurslid: **VACATURE**

### Activiteitencommissie:

[activiteiten@wsvdeengel.nl](mailto:activiteiten@wsvdeengel.nl)

**VACATURES**

### Redactiecommissie:

[steigernieuws@wsvdeengel.nl](mailto:steigernieuws@wsvdeengel.nl)

Inge Kroonsberg (t/m dit nummer) **VACATURE** 026 4953981

Jan Huisman 026 4952768

Peter Visser 026 3620172

Advertenties: Vincent Koers [v.koers@melistransport.nl](mailto:v.koers@melistransport.nl) 06 11954773

### Websitebeheer:

[webbeheer@wsvdeengel.nl](mailto:webbeheer@wsvdeengel.nl)

Beheerder: Jos van den Houten

Backup: Herman Thiadens

**Coördinator/werkvoorbereider zelfwerkzaamheid:** [coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl](mailto:coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl)

Dinand Kistemaker 0313 427958 / 06 51227133

### Clubhuiscommissie:

[clubhuis@wsvdeengel.nl](mailto:clubhuis@wsvdeengel.nl)

Bert en Nel Prak 026 3790374

### **Havenmeesters en gebruik kraan:**

[havenmeester@wsvdeengel.nl](mailto:havenmeester@wsvdeengel.nl)

1<sup>e</sup> Hans Kramer, 2<sup>e</sup> Harm Panneman Telefoon havenmeesters: 06 23821329

### **Jeugdcommissie:** [jeugd@wsvdeengel.nl](mailto:jeugd@wsvdeengel.nl)

Jort Wuestman 06 54347795

Roland van Keimpema 06 41224290

Milan van Keimpema 06 23086350

Dorine Willems-Mooiman

Nico Veen

Het Steigernieuws verschijnt eind maart, juni, september en december. Kopij kan worden aangeleverd bij de leden van het redactieteam tot uiterlijk de 10<sup>e</sup> van deze maanden. **Teksten zo mogelijk aanleveren in Word en beeldmateriaal in JPG** (bestandsgrootte minstens 500 kB). Origineel beeldmateriaal kan desgewenst door de opmaakredactie worden gedigitaliseerd. De redactie heeft het recht redactionele wijzigingen of bekortingen aan te brengen in de aangeleverde kopij. Bijdragen moeten voorzien zijn van de naam van de auteur of de commissie, die de bijdrage aanlevert. Het accepteren van een bijdrage is geen garantie voor plaatsing in een bepaald nummer. Van geweigerde bijdragen zal de inzender op de hoogte worden gebracht. De schrijver is verantwoordelijk voor de mening die in de bijdrage wordt weergegeven. Deze mening is niet noodzakelijkerwijs de mening van de redactie of het bestuur van Watersportvereniging De Engel, of daarmee in overeenstemming. Mochten personen, instanties of bedrijven van mening zijn schade te hebben geleden ten gevolgen van een publicatie, dan zal WSV De Engel geen vergoedingen verstrekken. Aangeboden bijdragen en beeldmateriaal moeten vrij zijn van auteursrecht. Watersportvereniging De Engel zal geen auteursrecht vergoeden.

# Sluiting vaarseizoen 8 oktober 2017



Foto's gemaakt door:  
Rob Westerdijk  
Henk Wuestman

## Visserlatijn

door @Iwine Berger

Ik heb geen verstand van vissen, ik vind het zelfs zielig voor de vissen als ze aan de haak geslagen worden. Maar het is al jaar en dag een activiteit die georganiseerd wordt voor de liefhebbers en die naast het doel ook een middel is voor leuke ontmoetingen en uitwisselingen. Dus voor ons een reden om bij deze activiteit een kijkje te gaan nemen op zondag 5 november jl. bij de afgehuurde visvijver in Rha bij Steenderen.

Het weer was ondanks de voorspellingen prima, fris maar met af en toe het vriendelijke zonnetje erbij. Dus een prachtig fietstochtje naar Rha. Toen wij aankwamen zaten en stonden de deelnemers met alle gereedschappen in de aanslag om de grootste vis uit de vijver te halen, want de winnaar is degene die de grootste lengte aan vis eruit weet te hengelen. Siem de Waard, de meetmeester en de man die het visserslatijn van begin (*voorbereiding en het vangen*) tot eind (*het bereiden*) beheerst, had geen drukke dag, want er werd weinig gevangen. Bert Prak hield het moreel hoog, door rond te gaan met een hapje en een drankje. Om de weersvoorspellingen niet



helemaal teniet te doen viel er ook nog een fikse bui. Wat daarbij opviel was, dat de meeste mannen het hengeltje erbij neerlegden maar dat de vrouwen zich niet lieten afschrikken en fanatiek doorgingen.

Na afloop werd er in het clubhuis een heerlijke kop erwtensoep geserveerd met roggebrood en spek. Siem maakte de winnaars bekend: Ruud de Brons won de derde prijs, Harry Beek de tweede prijs. Voor de eerste prijs moesten de heren plaats maken voor een dame, deze ging naar Jasperine Teunissen! Wordt na het succesvolle vrouwenvoetbal nu ook het sportvissen door vrouwelijk talent overgenomen.....? Dit jaar in ieder geval wel bij WSV De Engel!





Kijk voor meer foto's op de website van WSV De Engel.

Fotografen: Jort Wuestman en Inge Kroonsberg



## Nieuws over de Website

Hoe snel kan het gaan, het ene moment schrijf je iets over het komende watersportseizoen en geef je aan dat passanten informatie over onze haven kunnen vinden op de website, het andere moment is het seizoen alweer gesloten en staan we voor het winterklaar maken van de boten. De tijd vliegt, maar ook ontwikkelingen op het gebied van de sociale media staan niet stil. Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn, Whats-App, even een paar mogelijkheden om informatie over te dragen. Na onderzoek is gebleken dat verschillende leeftijdsgroepen zo hun eigen voorkeuren hebben. Als vereniging zouden we van deze informatie gebruik kunnen maken om de voor ons belangrijke doelgroep gericht te benaderen. Natuurlijk blijft de website een belangrijke rol spelen maar het is ook interessant aansluiting te blijven zoeken via de andere media. Voor jongeren (maar zeker ook voor veel ouderen) is het Internet met al zijn mogelijkheden niet meer weg te denken.

Wij als WSV De Engel doen ons best om zo actueel mogelijk te blijven. Daarom zijn we behalve via onze eigen website ook actief op Facebook. Als u daar al gebruik van maakt is het zeker de moeite waard ook eens naar de Facebookpagina van Watersportvereniging De Engel te kijken.



Of er al of niet regelmatig gebruikgemaakt wordt van een website valt of staat met de actualiteit. Via onze eigen website proberen we actueel te blijven door verschillende verwijzingen naar interessante artikelen en/of websites te plaatsen. Natuurlijk nemen de mededelingen van onze eigen vereniging hierbij een prominente plaats in. Belangrijk genoeg dus om eens te bekijken.

Is het u trouwens al opgevallen dat de 'kopafbeelding' van de homepage tegenwoordig een bewegend beeld heeft? Een van de leden stuurde ons het filmpje op dat hij enige tijd geleden heeft gemaakt door met een Drone over onze haven te vliegen. Het resultaat is een geweldig YouTube filmpje. Ook weer zo'n leuke mogelijkheid van de nieuwe ontwikkelingen.

Blijft u vooral meedenken en leuke dingen insturen want zo blijven we samen een actieve vereniging. Ideeën en/of suggesties graag naar: [webbeheer@wsvdeengel.nl](mailto:webbeheer@wsvdeengel.nl)

Hartelijk gegroet,  
Jos van den Houten  
websitebeheerder

## Afscheid van drie kanjers van de redactie

Tijdens de Algemene Vergadering van 27 november kwam het punt Doordeweekse Werkers aan de orde. De gang van zaken tot op heden en de verwachte uitkomst van de werkzaamheden passeerden de revue. Daarna volgde het afscheid van twee van onze werkers: Jan Wieggers en Harry Blok. Jan, de oudste van dit tweetal, werd als eerste toegesproken, daarna onderging Harry hetzelfde lot.

**Jan Wieggers** heeft zo lang als hij lid is (1997) meegewerkt op de haven. Hij was onder andere schipper van de havenboot, nog voor dat deze boot een naam had. Ook voelde hij zich verantwoordelijk voor het onderhoud, met als huzarenstukje het repareren van de keerkoppeling, een klus waarvoor de hele motor er uit moest. Als oud-binnenschipper en als oud-pontonier kon Jan lezen en schrijven met die boot. Voor zijn jarenlange inzet kreeg Jan het "Engel" speldje en bloemen van de voorzitter.

**Harry Blok** was zelfs betrokken bij de vereniging voordat die bestond. Voordat WSV De Engel opgericht werd waren er namelijk twee verenigingen die samengegaan zijn. Harry was lid van WSV "Tussen de wal en 't schip" in Dieren. Zodra onze huidige havenlocatie bekend was heeft Harry meegewerkt aan de opbouw van de haven. Hij heeft daarbij enorme waardering gekregen voor onze grondlegger Huug Mooiman, zoals Harry in zijn dankwoord vermeldde. Harry werd benoemd tot Lid van Verdienste, met een oorkonde en het erespeldje. Uiteraard waren daar ook bloemen bij, die naar Gonda gingen.

Bij het agendapunt Steigernieuws was ook een afscheid te herdenken (vieren klinkt wat raar). **Inge Kroonsberg** neemt na ruim 10 jaar afscheid als redacteur. De samenwerking in de redactie is al die jaren heel plezierig geweest. Zij krijgt nu, met haar Ronald, meer tijd om lange reizen te maken met hun jacht de Kroon. Inge is vooral goed in fotowerk, ook in dit nummer staan enkele van haar collages. We zullen haar missen. Inge kreeg van de voorzitter het verenigingsspeldje en bloemen. *De verdere wisselingen in de bezetting van bestuur en commissies kunt u lezen in het verslag van de secretaris dat in het volgende nummer komt. Zie ook de infopagina in dit nummer.*



## Iets om te weten – en meteen weer te vergeten

door Jan Huisman

Misschien hebt u in oktober en november de DWW-ers bezig gezien met het aanleggen van nieuwe kabels voor de nieuwe elektriciteitskasten op de A-steigers. In dit stukje leest u wat meer over de techniek achter die kabels en de aansluitingen.

### Eén grondkabel naar de groepenkast bij de haveningang.

Vanaf de trekkerloods loopt een grondkabel naar het kastje vlak bij het hek naar de loopbrug. Die kabel vormt de voeding voor het hele nieuwe systeem. De kabel krijgt vanuit de kast in de trekkerloods *draaistroom* geleverd, ook wel *krachtstroom* genoemd.

### Waarom draaistroom?

De naam draaistroom is hier wat misleidend, want we gaan die energie voornamelijk gebruiken voor verlichting, het laden van accu's en andere toepassingen aan boord van uw boot. Verderop in dit stukje zal duidelijk worden waarom we toch voor die vorm van energie gekozen hebben.

### Driefasenspanning.

In de grondkabel zitten vier draden. Drie van de vier zijn de stroomdraden die, net zoals bij u thuis, de energie leveren. De stroomdraden worden de *fasen* genoemd. De vierde draad is de nul, waar bij dit systeem maar heel weinig stroom doorheen gaat. Voor de veiligheid is er ook nog een aarde, die in dit geval opgenomen is in de beschermmantel van de kabel.

### Groepenkastje.

In het groepenkastje zitten zes zekeringautomaten. Dit betekent dat elke fasedraad uit de grondkabel twee groepen bedient. Thuis hebt u waarschijnlijk 10 of 16 ampère zekeringen, hier zitten 25 ampère zekeringautomaten in.

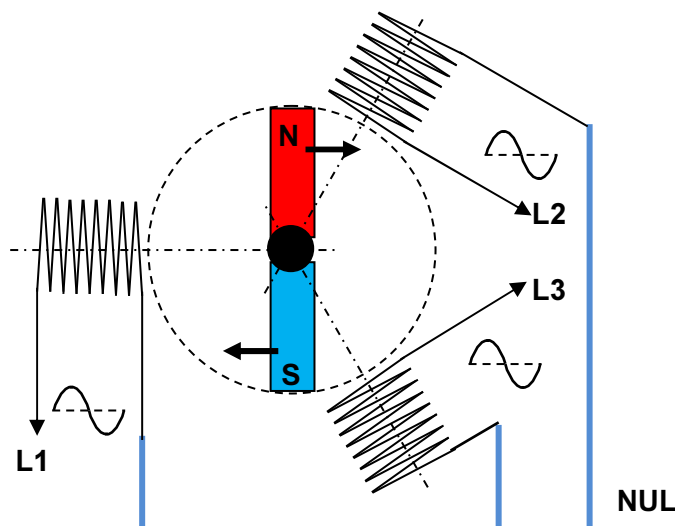
### Naar de steigers.

Twee kabels, elk voor drie groepen, gaan onder de nieuwe loopbrug door naar de elektriciteitskasten op de steigers. Een kabel gaat richting De Steeg, de andere richting Rheden. De verdeling over de 17 kasten is

zo gedaan dat de groepen, en dus de 3 fasen, zo veel mogelijk gelijkmatig worden belast. Uiteraard wordt de belasting door de aangesloten boten bepaald, maar als er maar genoeg boten aangesloten zijn mag je een *gelijktijdigheidfactor* gebruiken, die er van uitgaat dat gemiddeld gezien de belasting gelijkmatig verdeeld wordt over de aansluitingen. In uw huis gebeurt hetzelfde: u zit samen met de huizen in uw buurt op een transformatorhuisje aangesloten. Het ene huis op fase 1, het volgende op fase 2, enzovoort. Hier komt het enorme voordeel van de driefasenkabel naar voren: we kunnen met één doorlopende kabel onder de steiger, waarop de kasten afgetakt worden, alle kasten bedienen. Dat scheelt enorm veel werk als je het vergelijkt met het oude systeem, dat met aparte kabels per groep uitgevoerd is.

### Hoe maakt men draaistroom?

Draaistroom heet ook wel *driefasenspanning* of *krachtstroom*. Het is elektrische energie in de vorm van drie gelijktijdig opgewekte *wisselspanningen*. De grote generatoren in elektriciteitscentrales zijn zo gebouwd dat ze de drie spanningen opwekken. Zie de simpele voorstelling van zaken hieronder.



Een sterke magneet met een noordpool (N) en een zuidpool (S) draait met 3000 omwentelingen per minuut (= 50 per seconde) langs drie spoelen. Door de wisselende magnetische velden (noord-

zuid-noord enz.) wordt in de spoelen een wisselspanning opgewekt. De uitgaande draden heten L1, L2 en L3. Dat zijn de drie fasen.

Een wisselspanning wisselt, zoals het woord zegt, 50 keer per seconde van polariteit. Dat wil zeggen dat de plus (+) en de min (-) 50 keer per seconde wisselen.

Wisselspanning is erg handig, omdat het gemakkelijk getransformeerd kan worden naar een hogere of een lagere spanning.

De drie wisselspanningen beginnen niet op hetzelfde moment bij nul. Als de eerste fase bij 0 begint, duurt het 1/3 omwenteling van de generator voor de tweede fase bij 0 begint.

De derde fase begint weer 1/3 omwenteling later. 1/3 omwenteling staat gelijk aan 120 graden.

### Een bijzondere eigenschap van draaistroom.

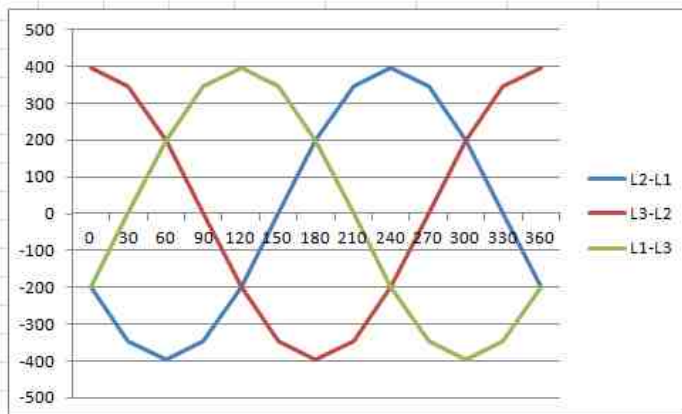
In de tabel hieronder staat de berekende spanning voor elke 30 graden van de draaiing van de generator in de centrale. De hoogste spanning is 230 volt, dus de spanning wisselt tussen +230V en -230V. Deze spanning is gemeten ten opzichte van de nulleider. Deze curve geldt niet alleen voor de *spanning*, maar als we stroom gaan afnemen (voor onze toepassingen) ook voor de *stroom* in de draden.

Wat blijkt nu als de drie fasen gelijk belast worden? De som van de drie spanningen (of van de drie stromen) is altijd nul!

Dit betekent dat er door de nuldraad geen of vrijwel geen stroom loopt en dat is van groot belang voor een langgerekte haven als de onze, waar de draadlengtes toch wel tegen de 250 meter aan komen. Als er in de nuldraad vrijwel geen stroom loopt, dan treedt er ook vrijwel geen spanningsverlies op.

### SPANNING BIJ DRAAISTROOM

| Hoek | L2-L1 | L3-L2 | L1-L3 |
|------|-------|-------|-------|
| 0    | -199  | 398   | -199  |
| 30   | -345  | 345   | 0     |
| 60   | -398  | 199   | 199   |
| 90   | -345  | 0     | 345   |
| 120  | -199  | -199  | 398   |
| 150  | 0     | -345  | 345   |
| 180  | 199   | -398  | 199   |
| 210  | 345   | -345  | 0     |
| 240  | 398   | -199  | -199  |
| 270  | 345   | 0     | -345  |
| 300  | 199   | 199   | -398  |
| 330  | 0     | 345   | -345  |
| 360  | -199  | 398   | -199  |

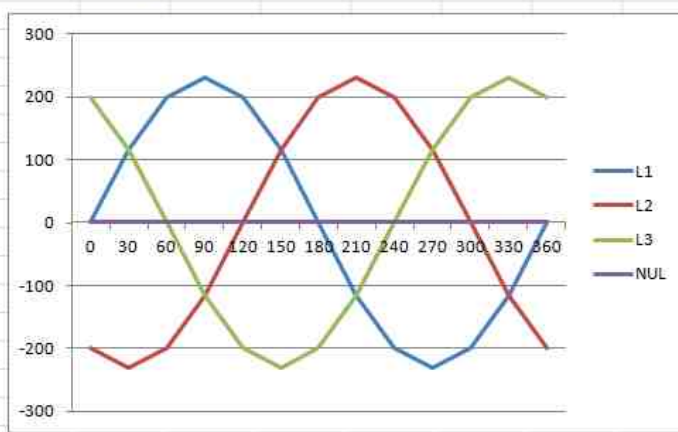


### Gebruik van draaistroom als draaistroom

Voor dit project doen we het niet, maar hoe zouden we draaistroom echt als draaistroom (of *krachtstroom*) kunnen gebruiken, voor motoren bijvoorbeeld? Dat is heel simpel. Als je de aansluitingen niet tussen fase en de nul maakt, maar tussen de fasen onderling, verandert het plaatje. De nul speelt hierbij geen rol. Zie de grafiek hierboven. De spanningen tussen de fasen onderling, dus van L1 naar L2, van L2 naar L3 en van L3 naar L1 staan in de tabel. Nu blijkt de maximale spanning 400 volt te zijn en daarmee kunnen we veel kracht ontwikkelen. Bij WSV De Engel werken onder andere de walkraan en de vuilwaterpomp zo. Maar zoals gezegd, voor deze toepassing gebruiken we dat niet.

### SPANNING EN STROOM NULLEIDER BIJ GELIJKE BELASTING VAN DE FASEN

| Hoek | L1   | L2   | L3   | SOM |
|------|------|------|------|-----|
| 0    | 0    | -199 | 199  | 0   |
| 30   | 115  | -230 | 115  | 0   |
| 60   | 199  | -199 | 0    | 0   |
| 90   | 230  | -115 | -115 | 0   |
| 120  | 199  | 0    | -199 | 0   |
| 150  | 115  | 115  | -230 | 0   |
| 180  | 0    | 199  | -199 | 0   |
| 210  | -115 | 230  | -115 | 0   |
| 240  | -199 | 199  | 0    | 0   |
| 270  | -230 | 115  | 115  | 0   |
| 300  | -199 | 0    | 199  | 0   |
| 330  | -115 | -115 | 230  | 0   |
| 360  | 0    | -199 | 199  | 0   |





Vaste, lage verzendkosten



Ongeacht de grootte  
van uw bestelling



De meest bezochte  
Online watersportwinkel  
Van Nederland en België  
[www.bootland.nl](http://www.bootland.nl)



**VENEMA**

Venema technisch bedrijf BV



**Arnhem**

Simon Stevinweg 17



**Bezoek onze site:**

[www.venematech.nl](http://www.venematech.nl)



**026 3639961**

[info@venematech.nl](mailto:info@venematech.nl)



Producten en diensten voor industriële en mobiele apparatuur

**WATERSPORTVOORDEEL**



**Bilgepomp 12v**

Seaflo bilgepomp  
12volt

**NU!**

€21,50



**Regenboog paraplu**

130 cm – 16 banen

**NU!**

€6,95



**Kikker**

Messing, verchroomd  
Verschillende afmetingen

**Vanaf**

€6,50



**Inbouw spotjes**

Voor binnen en buiten

**NU!**

€9,95

[watersportvoordeel.nl](http://watersportvoordeel.nl) - voordelig winkelen online!

## Varen door Groningen

door Ronald Kroonsberg

Bij Noord Nederland denken de meeste van ons direct aan Friesland. Maar er ook nog zo iets als Groningen, en dan wil ik het nu vooral hebben over Noordoost Groningen.

Bij ons doel om elk water(tje) van Nederland minstens één keer te bevaren, lag Noordoost Groningen nog vrijwel blanco.

Het Barkasclubweekend in Appingedam gaf ons de aanzet om dit te veranderen. Aldus geschiedde.



Na een week verblijf op Vlieland, wij zijn op de 15<sup>e</sup> augustus gestart richting Harlingen, om via Franeker en Leeuwarden naar Miedum te varen aan de Dokkumer Ee. Lekker gezwommen en de buien in de avond ontziltten de boot.

De volgende dag na een duik en het ontbijt met een lekker zonnetje vertrokken we, langs Dokkum om t.h.v. het Blikplaatgat voor het Lauwersmeer van het mooie weer te gaan genieten.

Vandaar de volgende dag naar Lauwersoog gevaren en afgemeerd in jachthaven Noordergat. Plan voor Schier, maar het slecht geworden weer deed ons daar vanaf zien. Regen is ook op Schiermonnikoog niet leuk.



Via Zoutkamp het Reitdiep opgevaaren en daar overnacht aan één van de aanlegplekjes, palen met een plank, bij km. 32,75.

Inmiddels zaterdag gaan we door de sluis Lammerburen bij Electra het Kommerzijlsterrijtje in. Dat komt uit op het van Starkenborghkanaal en is een leuk vaarwater.

Na 1,5 km. weer s.b. uit het Hoendiep in, waar we voor de brug Briltel moesten wachten op de brugwachter, welke op vaste tijden de boten begeleid tot aan De Poffert. Daar gingen we scherp s.b. uit om op het Leekstermeer te komen.

Dit meer is vrij ondiep en de "vaargeul" nauwelijks dieper. We hebben gelukkig niet veel diepgang en met een rustig gangetje bereikten we het Leekster hoofddeep met meer diepte en meerden we af in Leek. De vaart loopt hier dood. Af en toe een bui maar ook zon, echt Hollands weer. 's Nachts hagelde het eikels op de boot door de aantrekkende wind. Toch goed geslapen, de eikels raakten op.

Na vertrek weer terug over het Leekstermeer maar het Hoendiep. De bruggen werden allemaal vlot bediend, de spoorburg duurde wat langer, 13 min. dus tijd voor koffie.

Via het Aduarderdiep kwamen we weer op het Reitdiep. Hier b.b. uit en na 1,5 km. stuurboord de Schaphalsterzijl sluis in naar het Winsummerdiep. Voor Winsum gaan we b.b. het Mensingeweerster Loopdiep(!) op. Zeer smal, gelukkig hadden we geen tegenvaart. Dat had een probleempje opgeleverd. De diepte was voldoende, maar ook niet meer dan dat.



Voor de Abelstoksluis een hapje gegeten in de zon bij 19,5°C. De sluis vergde maar 5 minuten. Via de Kromme Raken komen we weer op het Reitdiep. Hier ± 700 mtr. b.b. weer naar de Schaphalsterzijl. Het Winsummerdiep op. In Winsum aan een mooi plekje afgemeerd. Er is ook een jachthaven maar ook veel goede

afmeerplekken. Vanaf hier de Warffumer Maar op. Weer niet al te diep en ook weer erg smal. In Warffum even de sfeer gesnoven en dan gekeerd. Hier loopt de vaart dood, een paar kilometer van de Waddendijk.

Een stuk teruggevaren en de afslag naar Usquert genomen. Even later moet je door een zelfbediende sluis en kom je na een paar kilometer voor een bruggetje vlak voor Usquert. Keren kan niet, te smal. Ik ben even doorgelopen en zag dat verderop in de plaats wat bootjes lagen en er was een verbreding, genoeg om te keren.

Maar de klapbrug moest dan wel open. Een dikke laag klei en mest op het rijdek maakt de klap niet lichter. De hele constructie stond zo'n beetje op instorten. De handlier was amper te draaien, dus de oliespuit uit de boot moest uitkomst brengen. Na het flink smeren van het mechaniek kregen we de brug open.



Inge bleef bij de open brug terwijl ik erdoor voer om verderop met veel moeite door de dikke laag kroos de boot te keren, zodat we weer terug konden met de boeg vooruit. De brug sluiten ging nu soepeler, dankzij de olie. Overigens wordt de brug binnenkort vervangen.

Via de sluis weer terug naar Onderdendam en daar afgemeerd bij de jachthaven/camping. Het is een leuke plaats met mooie huizen.

De volgende dag alvast naar de brug gevaren, deze draait om 08.40 u. Sluis Den Deel mag je zelf weer bedienen. B.b. het Boterdiep op. De brug Fraamklap en de verdere bij Middelstum worden op vaste tijden bediend. Dat werkt prima.

Het Boterdiep moet eigenlijk Boterondiep heten. Het is soms maar één meter diep. Voor een Barkas geen probleem als je maar kalmpjes vaart. Alles wordt hier ook binnenkort uitgebaggerd.

Voor de plaats Kantens krijgen we iets in de schroef. Voor- en achteruit slaan helpt iets, maar er zit nog iets in. Dat haal ik er later wel uit. Een halfuurtje voor de brug van Doodstil staat een bord met een telefoonnummer. Als je dat belt staat er iemand klaar om de brug te openen. Prima. Bij een snelheid van 6 km/uur kom je

precies op de vaste openingstijd bij de brug van Uithuizen aan.

Vorbij de brug is een goede haven (Op 't End) alwaar we werden verwelkomd met een tas folders en cadeautjes en een Groninger koek. Aardige plaats met prima winkels vlakbij en het Wad met Noordpolderzijl en de Eemshaven op fietsafstand.

Ik moest nog even het water in om de schroef te klaren en haalde er een flink stuk van een plastic zak uit. Weer opgelost.



Het is trouwens prima vissen hier, er zit genoeg en hele grote ook.

De wierpot moest ook even ontdaan van kroos. Nog van het vaartje naar Usquert. Hier in Uithuizen eindigt (of begint ?) het Boterdiep.

Woensdag 23 augustus zou de eerste zomerdag van augustus worden. Zowaar 26,5°C.

Terugweg via het Boterdiep langs Onderdendam en Bedum naar sluis Stad en Lande en hier het Starckenborghkanaal op. Eindelijk weer wat snelheid maken!

Na de Oostersluis b.b. en na 4 km. s.b. door de Slochtersluis. We stoppen aan s.b. voor de sluis naar het Woldmeer. We gaan er niet door want er mag daar niet overnacht worden. Door het forse hoogteverschil konden we van de sluis af alles overzien en het leek niet interessant. Veel bouwlocaties. Wel voor de sluis een prima steiger, goed voor zwemmen en overnachten.



In de nacht een onweersbui. 's Morgens verder op het Slochterdiep. Inge gaat lopen van de ene brug naar de andere om deze te bedienen met een speciale sleutel (Tegen borg te verkrijgen bij diverse adressen.), 8 km. wandelen. Hier passeren we het gehucht "Denemarken" (foto in het vorige Steigernieuws).

Om 12.30 u varen we Slochteren binnen en meren af in de geheel lege "jachthaven". Einde vaarwater. Het gebouwtje werd gerenoveerd maar we konden wel onze watertanks vullen. En de mobiele kaasboer verleidde ons tot het kopen van twee lekkere kaasjes.



Een supermarkt is niet in de buurt dus daarvoor de fiets gepakt. Tijdens de terugvaart heeft "brugwachter" Inge de fiets ook maar genomen. Weer afgemeerd aan de steiger voor de sluis van het Woldmeer. Zwemmen en overnachten. Weer naar het Eemskanaal en de Bronssluis naar het Damsterdiep. Staan na de sluis borden dat een opening van de Boltbrug 24 uur(!) van te voren aangevraagd moet worden. Handig, zet dat bord dan vóór de sluis !



Dus weer omkeren, door de sluis en via het Eemskanaal naar Appingedam. Via de Groevesluis-Noord Appingedam ingevaren. Veel live muziek in de stad. Een verrassend leuke



plaats met een mooie jachthaven, leuke winkels en aardige mensen.

Supermarkt vlakbij de jachthaven en diverse bezienswaardigheden en Delfzijl op fietsafstand over mooie fietspaden.

Zeer de moeite waard en met een gezellig paviljoen aan de haven.



Later zijn we via het Termunterzijldiep, Wildervanckkanaal, naar Veendam, Stadskanaal en Ter Apel gevaren. Dat vaart goed, maar kan niet snel.

Maar, Groningen is heel leuk om te varen, groener dan Friesland, vriendelijke mensen en vooral: niet zo loeidruk. Vanuit de Eemshaven kan je met de veerboot (of eigen boot natuurlijk vanuit Delfzijl) een dagje Borkum doen. Een aanrader, fiets mee natuurlijk.

Al met al, Groningen is een aanrader.

En zoals een bevriende Groninger zei; "Als jullie niet komen draaien we hier de gaskraan dicht".





## TEGELZETTERSBEDRIJF van der Teems vof

Voor een vrijblijvende offerte  
of vakkundig advies:  
0313-450997  
06-51243313

[WWW.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.NL](http://WWW.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.NL)



## Zeilmakerij Reparatie Teunissen

Voor al uw bootafdekkingen,  
tevens reparatie jachtzeilen.

Nijverheidsstraat 21B, 6987 EN Giesbeek - 0313-632150

[www.zeilmakerijteunissen.eu](http://www.zeilmakerijteunissen.eu)

## DE BUITEN ZAAK ZEILMAKERIJ



- bootkappen
- zeilhuiken
- afdekkleden
- parasols
- schaduwdoeken
- verandazeilen
- tevens reparaties

Nijverheidsstraat 21b • Giesbeek • t 0313 844 588  
[info@debuitenzaak.nl](mailto:info@debuitenzaak.nl) • [www.debuitenzaak.nl](http://www.debuitenzaak.nl)



## TEUNISSEN B.E.C.T

VOOR AL UW SCHEEPSELECTRONICA

Uitmaat 1B, 6987 ER Giesbeek - 06-46638360

[www.teunissenmaritiem.nl](http://www.teunissenmaritiem.nl)

# PANNEKOEKHUIS STRIJLAND



AL MEER DAN  
55 JAAR EEN BEGRIP

PANNEKOEKHUIS  
STRIJLAND

- \* Wij serveren 65 soorten pannekoeken naar oud Hollands familierecept en op ambachtelijke wijze bereid.
- \* Wij houden rekening met Uw allergie- en/of dieetwensen. (o.a. lactose en glutenvrij)
- \* Airconditioning.
- \* Onze keuken is 7 dagen per week van 12.00 tot 19.30 geopend. Wij sluiten om 20.00 uur.



*Traditioneel*

*en ambachtelijk!*

Groenestraat 1 - Rheden - Tel.: 026-4951382

[WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL](http://WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL)

## Dana & Kluit Vaartocht 2017

door Hennie & @lwine Berger

M.s. Kluit (deel 1)

Voor onze boottrip van 2017 ging het brainstormen hierover al van start in het najaar van 2016. Onze Kluit is dan onder zeil, het vaarseizoen ten einde, dus op het droge is het dan aantrekkelijk om "natte" plannen te maken.

Samen met onze vaarvrienden van de Dana werden allerlei opties onder de loep genomen. In 2016 hadden we een grensverleggende reis gemaakt over de Oostzee naar Denemarken. Moesten we onze grens nog verder verleggen.....? Op papier zijn er nog veel uitdagingen te nemen, maar het moet voor allen wel een pleziervaart blijven. Toch werd er een doel in het vooruitzicht gesteld, het Duitse schiereiland Rügen. Gelegen in de Oostzee en via binnenwateren te bereiken vanuit Polen. De aanvaarroute via de Oostzee ligt dan voor de hand, maar we besloten via de binnenwateren deze bestemming te bereiken met de optie om via de Oostzee terug te varen. Wij kunnen u in het begin van dit verslag al verklappen dat we Rügen niet gehaald hebben, verantwoording hierover leest u in de loop van dit verslag. Desalniettemin hebben we toch weer een nieuwe grens overgestoken en -gevaren!

Naast de digitale navigatie werd de uitrusting van onze Kluit voor vertrek uitgebreid met AIS (Automatic Identification System). Een prachtig systeem om te zien en gezien te worden op met name drukke vaarwegen. Bijkomend aardigheidje is dat het thuisfront al je vaarcapriolen kan volgen, mits het bereik hiervoor aanwezig is. Op kleine kanaaltjes en riviertjes in Oost Duitsland verdwijn je van de radar Met als gevolg een ongerust berichtje van de volgers of we misschien met pech al een week op dezelfde plek liggen.

Op 9 mei, na een fantastisch Grouwstervlet-clubweekend in Franeker vertrekken Dana en Kluit voor een letterlijk en figuurlijk frisse start van ons vaaravontuur 2017. De aanloop van



Op het Schiffartkanal



Duitse vlag



Nieuwe bully



Op de Elbe



Impeller vervangen

de reis is een vertrouwd stuk, via Groningen en Delfzijl, Dollard komen we woensdag 10 mei in Leer (D) aan, dus gelijk in het buitenland. Leer is een prachtige plaats om aan te leggen. Op de kwitantie van de havenmeester komt door spraakverwarring een wel hele vreemde benaming te staan: *Dana eigenaar Deikstraal en de Kloet van eigenaar Berger.*

We vervolgen onze vaarweg via Dortmund- Emskanaal ( DE- kanaal), Küstenkanaal, Hunte en Weser naar Bremerhaven. De volgende dag vertrekken we met opkomend water op de Geeste naar de sluis om vervolgens op het Schiffartkanaal te komen richting Otterndorf. In Bederkesa maken we een overnachtingsstop en overleggen telefonisch met de sluiswachter van Otterndorf hoe laat we door sluis kunnen de volgende dag.

15 mei liggen we om 12.00 uur voor de sluis en we varen om 13.00 uur op de Elbe met inmiddels prachtig weer. We leggen aan in de grote haven van Wedel, waar we gelijk de tank met diesel volgooien. In Delfzijl zijn wij *ergenswo* onze *bully* (Dikke Bertha) verloren. Met alle sluizen in het vooruitzicht kijken we of we op deze locatie een nieuwe kunnen scoren. Uiteindelijk kopen wij er een en krijgt Hennie er een

cadeau van de vaarvrienden, alvast voor zijn verjaardag, die ook dit jaar weer in onze vaarvakantie valt. Dus achterop prijken twee mooie nieuwe gelijke bully's als we de volgende dag verder de Elbe met de stroom mee bevaren. Van dit duwtje op de kont

hebben we profijt tot de Geesthachtssluis, daarna alleen maar stroom tegen tot Dömitz. De Elbe is een prachtige rivier om te varen, maar erg grillig wat betreft de waterstand. Wij hebben geluk en onze vaart verloopt super met prachtig weer. We doen een aantal mooie afmeerplekken aan.

Vanaf Dömitz gaat het verder op Müritz-Elbewasserstrasse. We leggen 19 mei aan in Hechtsforth net na de sluis, naar later blijkt tegenover een "Kraftwerk". Een woonhuis met daarbij een krachtcentrale.

*Tijdens een wandeling in de omgeving ontmoeten we de eigenaar van het huis en de krachtcentrale. Hij geeft ons een rondleiding door de centrale uit 1900. Hij heeft deze na "Die Wende" gekocht van de staat en geautomatiseerd. Er waren in die tijd vijf mensen permanent aan het werk, door de automatisering kan de klus geklaard worden door 2x per dag te gaan kijken en wat handwerk te verrichten. Hij heeft ook tien jaar op deze locatie gewoond. De centrale voorziet het dorpje nog steeds van stroom, een goede investering blijkt uit zijn verhalen. Het is prachtig om te zien hoe de oude techniek samenwerkt met de nieuw ontwikkelde techniek. Een leuke leerzame ontmoeting!*

Onderweg op dit traject constateren we dat er wel erg weinig koelwater uit de uitlaat van onze Kluit komt. Ondanks dat de temperatuur niet oploopt besluiten we om dit probleem op te lossen. Na wikken en wegen wordt er een nieuwe impeller in gezet en het ingesleten dekseltje omgedraaid bevestigd. Het probleem heeft zich niet meer voorgedaan.

Na diverse sluizen met groot verval leggen we 22 mei aan in Plau. Dan volgen de Plauersee, de Kölpersee, de Binnen Müritz en de Müritz naar Waren. Een onbeschrijfelijk mooi vaargebied. Ook Waren is een levendige plaats met veel natuurschoon er omheen. Deze route hebben we in 2012 ook gevaren, maar hij verveelt niet. Naast Waren leggen we vooral op



Effectieve zonwering

andere plekken aan dan in 2012. Zo ook op 24 mei bij jachthaven De Priepert, waar heerlijk gegeten wordt in de Gaststätte op het terrein en de havenmeester in zijn kleine barretje de voetbalwedstrijd Ajax-Manchester voor ons op de zender tovert. De wedstrijd loopt voor Ajax niet goed af, maar wij beleven een gezellige avond in deze gastvrije haven.

*Hemelvaartsdag, 25 mei, heeft in dit deel van Duitsland een heel andere invulling dan bij ons. Het is hier "Herrentag". Dit houdt in dat met name mannen samen op stap gaan, vissen, picknicken, BBQ, bootje varen. Veel drank en eten dat in een soort bolderkarretjes meegezeuld wordt of op bootjes vervoerd en genuttigd. Aan het einde van de dag zie je de stemming stijgen en het niveau dalen! Maar wel heel leuk om te zien.*

De sluizen op dit traject zijn zelfbediening; activeren vóór de sluis door middel van een drukknop o.i.d. en in de sluis met een trekstang in werking te zetten. Goede afspraken tussen boten onderling zijn van belang. Zo varen twee huurboten bij de laatste sluis als eerste naar binnen en rukken gelijk aan de stang, zodat voordat het merendeel van de boten kan invaren de deur al dicht gaat. Op verzoek blokkeren ze deze actie en kunnen wij, Dana en Kluit, met een snelle manoeuvre nog invaren, maar drie kleine boten kunnen niet meer mee in deze actie. De veroorzaker verschanst zich met rode konen in de kajuit.

Op 16 mei varen wij de Havel-Oder-Wasserstrasse op en gaan bakboord uit. Hier begint voor ons een nieuw traject. We leggen aan bij Marina Marienwerder. Wederom een gastvrije Gasthof met super



Uitleg Kraftwerk



Feest in Linow



Op de Havel



Zelfbedienings-sluizen

gastvrije Gasthof met super vriendelijke bediening. De zon schijnt volop, als de zon lager gaat staan en zonwering en parasols geen soelaas meer bieden, kunnen we prachtige “sombbrero’s” opzetten, die voor de gasten klaarliggen! We krijgen hier de tip om naar de Werbellinsee te varen: eine wunderschöne Strecke!!!!

Maar de volgende dag vervolgen wij onze vaarweg richting Polen. We nemen het Hebewerk Niederfinow, de oudste scheepslift van Duitsland met een verval van 36 meter. Een indrukwekkend bouwwerk, een echte bezienswaardigheid, ook voor niet-schippers. Wij leggen aan in Marina Oderberg, een ondiepe haven, waar nog net plek is voor onze boten. We gaan fietsen in de mooie omgeving en beleven van alles. We doen in het kleine plaatsje Lünow een Gaststätte aan die geheel versierd is voor een 50-jarige bruiloft. We zien de bruiloftsgasten in prachtige uitdossingen binnendruppelen en verdwijnen naar de bloedhete feestzaal op de bovenverdieping. Wij deinen op het terras mee met de muziek en zetten Anneke en Johannes op de foto onder de ereboog. De stemming zit er om 16.00 uur in de middag al goed in. Dit blijft niet zonder gevolgen want Anneke en Hennie, die wat achterblijven met het terugfietsen, missen een afslag en dwalen een uurtje extra rond op de fiets! De blijdschap is zo groot als ze de steiger op komen lopen dat vroegtijdig een fiets wordt losgelaten en in het water belandt. Nu prijzen we ons gelukkig dat de haven niet al te diep is en de fiets wordt met de eerste beste dregpoging op het droge gezet!

Verder in de opvaart nemen we de sluis van Hohenwarte en bevaren we de West-Oder. Aan stuurboordzijde loopt de Oost-Oder, maar de prognose is dat daar de waterstand steeds lager wordt.

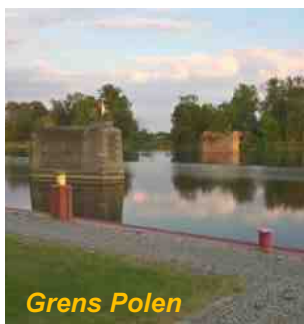
We passeren de grens bij Gartz en varen Polen binnen. Geen douanecontrole! Het is prachtig weer als we 29 mei de haven van Stettin binnenvaren. Een prachtige



Lekkere plek

nieuwe haven nabij het centrum met zicht op de skyline van deze grote Poolse havenstad. We blijven hier een paar dagen. We besluiten de eerste dag te gaan fietsen, maar dit wordt een ware kamikazetocht. Deze stad is niet ingericht om te fietsen. Voordat we het weten staan we midden op een zeer druk verkeersknooppunt. Dat levert ons een meewarige en vooral bestraffende blik op van de politie (**niet** van die typen van “die pet past iedereen”) dus trachten wij met gevaar voor ons leven lopend op een veilige plek te belanden. Fietsen in deze omgeving is van de baan. We besluiten een stadstour te boeken. We worden op het haventerrein opgepikt door een klein busje en krijgen een tour met uitleg in taal en beeld. Foto's laten zien hoe het ooit was, hoe het er na de oorlog uitzag, grotendeels platgebombardeerd en het zichtbare bewijs hoe het weer is opgebouwd, veelal volgens oude traditie. Op diverse plekken wordt er gestopt en we kunnen uitzichten en gebouwen van binnen en buiten bewonderen. Stettin is een mooie, maar wel een wat “rommelige” stad. De levensstandaard in Polen is lager dan bij ons, uit eten gaan en ook inkopen doen zijn een stuk goedkoper. We eten heerlijk in zeer gerenommeerde restaurants en wennen langzaam aan de zloty als betaalmiddel! Je kunt wel in euro's betalen maar krijgt als wisselgeld zloty's terug.

*Johannes heeft nog een opdracht te vervullen. Hij heeft de wisseltrofee van de Grouwstervletclub in zijn bezit. Deze eer is hem ten deel gevallen voor zijn inzet voor de organisatie van de navigatieworkshop in de winter voor de GVC-club. Het is de bedoeling dat deze trofee op de foto komt tijdens de vaartocht.*



Grens Polen



Poolse vlag

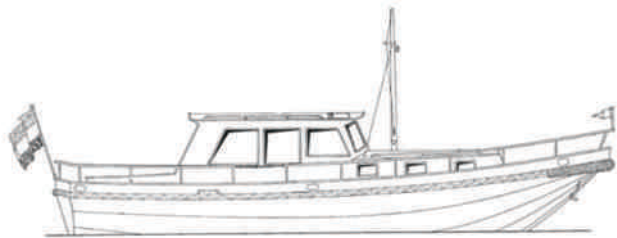


Sluis Filowkanaal



Koninklijke outfit

# JACHTWERF DOESBURG



**“verwen uw schip met  
vakkundig onderhoud!”**

sput- en schilderwerk - - ijzerwerk  
boeg- en hekschroefbouw - - electra  
scheepstimmerwerk - - motorinbouw/onderhoud

aangesloten bij Delta Lloyd schadeherstelnetwerk  
bouwer van de **MULTIVLET**

**www.jachtwerfdoesburg.nl**  
**0313 472275**

info@jachtwerfdoesburg.nl

Burg. Fl. v. Aspermontlaan 10 - Doesburg



**PSTL**  
De Peerdestal

7 dagen per week open  
vanaf 12.00 uur

Zutphensestraatweg 50 in Ellecom  
T 0313 41 57 58 info@peerdestal.nl  
10 minuten van Circuit Velperbroek

www.peerdestal.nl

Bijzonder eten en drinken  
Restaurant en feestlokatie



## STEMERDING RHEDEN

Onderhoud aan huis en tuin  
grondwerk en bestrating

**06-53732774**

www.stemerding-rheden.nl

Zin in lekker eten of een ijsje?

**Cafetaria  
“De Linde”**

Hoofdstraat 124

**De Steeg**

(Ca. 500 m van de Jachthaven)

**Frieda Smees**

**026-4951736**

**Als kwaliteit uw keuze is!**

Servicepost 

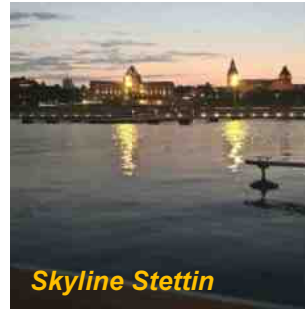


Tevens beschikken wij over een  
**Mobiele snackwagen** voor evenementen ed.

*Dit heeft nog heel wat voeten in de aarde en geeft grote hilariteit bij de totstandkoming van een toepasselijke prent.*

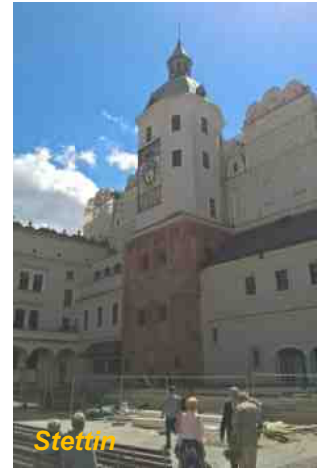
Wanneer we terugkomen van onze prachtige tour treffen we een opgewonden havenmeester. Het blijkt dat de volgende dag een groot maritiem evenement start op het water met als gevolg dat we vanaf morgenvroeg 07.00 uur tot maandagochtend niet verder kunnen varen, dus vier dagen vastzitten in de haven! De optie is morgen om 06.00 uur weg te varen of nu nog (18.00 uur) de trossen los te gooien en dat doen we.

Wij hadden al eerder bekeken dat de tocht van Stettin naar Rügen nog een lang traject is ( $\pm 200$  km) en hadden op onze tocht naar Polen de toeristische route genomen. We waren inmiddels ruim drie weken onderweg. Ook omdat we over stevig water deze bestemming aan moeten varen en afhankelijk zijn van weer en wind besloten we dit plan te laten varen, maar dit doel blijft op ons verlanglijstje staan.



De tweede optie was op de Oost-Oder nog een poosje in Polen te varen en dan via Frankfurt a/d Oder onderlangs via Berlijn terug te varen. Maar door de lage waterstand op de Oost-Oder ( $\pm 70-100$  cm) kon dit plan niet doorgaan, dus gedeeltelijk de zelfde route terug.

Het tweede deel van dit reisverslag komt in het volgende nummer van Steigernieuws (redactie).



## Waar doen we het allemaal voor?

Ook dit winterseizoen wordt er een aantal drijvers van de A-B steigers vervangen door nieuwe. U hebt misschien al een nieuwe op de wal zien liggen, bij de berkenbomen. Die wordt gebruikt om de dekplanken op maat te maken en zal over een paar jaar als laatste te water gaan.

Op het moment van schrijven van dit stukje (medio november) liggen er twee oude drijvers in het water, te wachten op verdere verwerking richting Tata Steel in IJmuiden, of waar oude buizen hun oude dag ook doorbrengen. Een van de twee drijft, zoals het een drijver betaamt. De andere is in een paar weken tijd half gezonken. Hoe kan dit, terwijl hij meer dan 40 jaar niet gezonken is? Het antwoord is waarschijnlijk te vinden zodra de drijver op de wal gehesen is: lekkages op de plaats waar de beugels die de dekplanken dragen op de buis gelast zijn.



Een klein lek daar, boven de waterlijn en zonder druk erop, kan lang onopgemerkt blijven. Met de beugels onder water staat er wel druk op de binnenkant van de drijver, en voilà, zoals de Fransman zegt.

Het hijsen van de drijver, half vol met water en misschien ook wat afgewerkte olie, is wat men een uitdaging noemt. De hijsploeg heeft echter voor meer hete vuren gestaan.

Mocht u zich afvragen waarom we al die drukte maken over de drijvers, dan weet u het antwoord.

## En Voilà, door Peter Visser

En zo stonden we op die maandag over het hek bij de kraan te kijken en te overleggen hoe we die buis uit het water moesten krijgen. Het water was gestegen en het eind van de buis dieper gezonken, waardoor het drijvende deel hoog boven water uitstak.

Met een paar stevige trossen om de buis en belegd op de havenboot zouden de honderd pk's van de Bengel het moeten klaren om de buis onder de kraan te slepen. Na een stevige stoot gas schoot de boot naar voren, echter zonder drijver. Het veroorzaakte een benauwd gezicht bij Hennie Berger die op zijn aan de werksteiger afgemeerde boot aan het werk was. De dubbele trossen waren als draadjes garen geknapt. Sterkere trossen boden uitkomst. Maar nu moest-ie er ook nog uit. En zoals dat gaat bij allemaal enthousiaste werkers, zoveel helpers zoveel meningen.

Na verschillende pogingen singels om de drijver te slaan werd besloten met één singel om het boven water stekende deel van de drijver deze met de kleine kraan zoveel mogelijk verticaal te hijsen. Nu kon onder aan de drijver ook een singel bevestigd worden, waarna de kleine kraan weer gevierd werd en de grote kraan iets gehesen waardoor de drijver min of meer horizontaal in de singels kwam te hangen. Nu kon het echte hijsen beginnen. Het water stroomde met een dikke straal uit de buis. Verbazend, zoveel water als daar uit kwam. Eenmaal boven de afspuitplaats bleef het water stromen.

En,... opgeluchte gezichten alom, want spannend geweest was het allemaal wel. Een -bepaald geen klein- lek bleek net boven de waterlijn te zitten. Een paar enthousiaste klappen met een hamer zorgden ervoor dat het water snel weg kon. Gelukkig zijn er bijna geen olie in de buis.

Weer een DWW-klus geklaard!



## What's in a name...

door Henk Wuestman

*Veel schepen hebben intrigerende namen. In deze rubriek wordt leden van De Engel gevraagd de naam van hun schip te verklaren. Inmiddels sturen leden ook spontaan een stukje in over de naam van hun schip. Zoals ook onderstaand stukje.*



De eerste associatie die ik bij de naam Dûkerke vaak hoor is "Duikertje", niet raar voor een rondspantvlet dat een rolgedrag heeft dat overlangs gelijk is aan overdwars.

Dus zou het een afgeleide of verbasterde Nederlandse naam van een duikboot kunnen zijn? Daarmee begeef ik me op glad ijs: "Dûkerke" is namelijk de officiële Friese naam voor een dodaars(\*), die inderdaad veel en ook onder het ijs duikt.

In Zuid-Afrika, waar het ook voorkomt, heet het "Kleindobbertjie"

Het is de kleinste futensoort en wel het specifieke exemplaar dat in ons land nog sporadisch voorkomt o.a. in de Alde Feanen bij Eernewoude.

En juist hier heb ik mijn schip aangeschaft.

Het is een voormalig Fries sleepbootje met een dooskiel, waarin zich nu, behalve een stevige 65 pk motor, een vuil- en schoonwatertank en een brandstoftank bevinden. Desondanks 2 m stahoogte en 2,10 m doorvaarhoogte.

Een kloek scheepje dat behoorlijke golven en knorrig water goed aankan.



*Motorvlet Dûkerke*

Kortom, Dûkerke is een heel toepasselijke naam van het schip, dat me al jaren comfortabel op veel groot en stromend water heeft gebracht, alsook op kleine kanalen met zelfbedieningsbruggen en -sluizen.

(\*) *Tachybaptus ruficollis* ofwel dodaars ~ doddige aars ~ pluisstaaft



[www.vanbaaldrankenwinkel.nl](http://www.vanbaaldrankenwinkel.nl)



**Alles voor uw boot enzo:**

Van een gasfles tot houten platen  
van 1,22 x 2,44 en meer...

**VEEL MEER.**



**RHEDEN Groenestraat 63**

**WWW.RHEDEN.HUBO.NL**

**金城酒樓**

CHINEES – I NDISCH RESTAU RANT

**De Gouden Muur**

Veerweg 68 6991 GP Rheden  
(026) 495 40 19



Mercatorweg 12, 6827 DC Arnhem

Tel.: 026-3614810 / Fax: 026-3612585

Openingstijden: op maandag t/m vrijdag van 08.00 tot 17.00 uur  
en op zaterdag van 09.00 tot 12.30 uur.

Website: [www.komeet-accu.nl](http://www.komeet-accu.nl) / E-mail: [info@komeet-accu.nl](mailto:info@komeet-accu.nl)

**AL 85 JAAR DE VERTROUWDE NAAM VOOR LEVERING  
VAN ALLE TYPES (KOMEET, VARTA, DYNAC, WILCO):**

- ACCU'S (voor alle toepassingen, zoals: auto's, motoren, golfcars, campers, heftrucks, vrachtwagens, boten, etc.)
- TRACTIEBATTERIJEN
- LADERS

**UW VOORDELEN:**

- ✓ ZEER SCHERPE PRIJZEN
- ✓ SNELLE LEVERING
- ✓ EIGEN BEZORG- EN SERVICEDIENST

**EXTRA SERVICE:**

Kom gerust bij ons langs. Wij meten uw accu GRATIS en geheel vrijblijvend door.

Contactpersoon: Henk Bruntink, rechtstreeks telefonisch  
bereikbaar onder mobiel nr. 06 - 83059620.



Dealer van o.a.

Highfield

Kalf

Lodestar

Oudhuyzer

Talamex

Topcraft

Yamaha

Lankhorst Taselaar

**BOOT- EN KAMPEERSHOP**

Uw recreatiespecialist voor elk seizoen!

Recreatie op uw boot of op de camping? Rutgers Recreatie heeft alles in huis om er nóg meer van te genieten. Een groot assortiment boten, kampeerbenodigdheden, accessoires en onderdelen ligt voor u klaar. En alle onderhoudsmiddelen om uw recreatiemiddel in topconditie te houden. Tegen aantrekkelijke prijzen. Wilt u iets speciaals? Wij bestellen het voor u. Ook voor vrijblijvend advies bent u bij ons altijd welkom.

**TIP: neem ook eens een kijkje op ons Occasionplein!**

Rutgers Recreatie  
Koestraat 5a  
6988 AA Lathum

Tel. (0313) 63 14 76  
Fax (0313) 63 12 00

[www.rutgersrecreatie.nl](http://www.rutgersrecreatie.nl)  
[info@rutgersrecreatie.nl](mailto:info@rutgersrecreatie.nl)



## Het zeemansalfabet

door Jan Huisman

*A is for the Anchor, that lies at our bow...  
B is for the Bowsprit and the jibs all lie low...*

Op basis van deze shanty song maakten wij ooit een “zeemansalfabet” toen onze zeilvriend Gerrit Jansen 60 jaar werd. Het refrein van dit fraaie lied luidde:  
*Wat is het toch zalig te zeilen op zee...  
Soms zit het wat tegen en soms zit het mee...*

Deze tekst sloeg de spijker op de kop, want het zit inderdaad niet altijd mee. Waarom (vele) mensen kiezen voor het varen op een (zeil)boot is ook ons, als fervente zeilers, soms een raadsel. “Zeilen is alsof met je kleren aan onder een koude douche gaat staan, terwijl je bankbiljetten verscheurt” sprak een Engelsman eens. Zo voelt het soms wel. Geen wind, harde wind, uit de verkeerde richting, het tij op onzalige uren, het is soms afzien. Waarom daar toch voor te kiezen?

Wij begonnen met onze watersport zo’n 40 jaar geleden, toen we een zesdehands zeilbootje kochten en een ligplaats vonden bij WSV De Engel. Door meteen flink mee te werken aan de lopende havenprojecten (ook toen al!) kon je snel een ligplaats krijgen. We voeren met onze 16-voeter op het Rhederlaag (ook wedstrijden) en ’s zomers op de Friese meren. Het varen beviel goed en we kochten na een paar jaar op de Hiswa een nagelnieuwe 17-voeter. Was het eerste bootje een prima zeiler, het tweede was een totale mislukking. Het ging als een krab door het water en was bij een beetje wind niet overstag te krijgen. We sloegen op het Rhederlaag een modderfiguur in de wedstrijden. Dit bootje werd daarom snel verkocht (aan iemand die niets van zeilen wist, hij kwam er vanzelf wel achter) en we kochten een 22-voeter. Dat was een heel goed bootje, ontwerp van de Stadt en we voeren daar een jaar of zes plezierig mee. Nog steeds vanuit Rheden, de twee-assige trailer die er bij was hebben we nooit gebruikt. Moe van het gebukt koken, het ruimtegebrek en de herrie van de buitenboord-

motor kwam er een 28-voeter met een echte binnenboordmotor. Wat een zegen, geen lawaai meer bij het opvaren van de IJssel van Kampen naar Rheden. Probleem was wel dat de mast, hoewel strijkbaar, niet een twee drie naar beneden gehaald kon worden en daarom kozen we onze zomerligplaats in Huizen en later in Naarden. ’s Winters lagen we in WSV De Engel, waar ik een speciale bok maakte om onze Friendship op de wal te kunnen zetten. Zo werd ons vaarwater wat ruimer en dat bleek ons erg te bevallen. Dat drukke gedoe in Friesland met al die bruggen, sluizen en toeristen hadden we wel gezien. We werden lid van de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers (NVvK) en dankzij die club raakten we vertrouwd met het grote water: Noordzee en Waddenzee. Menige tocht naar de zuid- en westkust van Engeland volgde. Daar leerde de zee ons soms harde lessen. Ik pluk een paar geleerde lessen uit mijn herinnering.

### Varen met afspraken

We liggen in Lowestoft met een groep Kustzeilers. Annelies heeft in Nederland een reünie georganiseerd met haar oude middelbare school en wil daarvoor op tijd terug zijn. We vertrekken van Lowestoft, ondanks de twijfelachtige weerberichten. De rest van de groep blijft wijselijk in de haven. Uiteindelijk varen we 39 uur, een groot deel van de tocht tegen Oost 6 Bft, met pittige onweerbuien en blikseminslagen vlak naast de boot. Aangekomen in IJmuiden zijn we zo moe dat we de ingeschonken borrel vergeten op te drinken. Les geleerd: **Vaar niet met afspraken.**

### Varen op aankomsttijd

Op weg naar de Kanaaleilanden varen we van Fécamp naar Cherbourg, een tocht van ongeveer 80 zeemijl. We vertrekken na het ontbijt en varen met normale snelheid (5 à 6 knopen) door de Seinebaai. In de buurt van Barfleur is het al pikkedonker en er staat zo’n hevige dwarsstroom dat we 45° moeten opsturen om op koers te blijven. Bij Cherbourg giert de ebstroom langs de kust en we zien de betonnen bakens (geen tonnen) met een noodgang langs ons schip trekken. Eenmaal voor de haven van Cherbourg is de ingang niet te zien.

Al die stadslichten op de achtergrond maken de verlichte tonnen onzichtbaar. We komen zonder schade binnen en om 02.00 liggen we uitgeput te kooi. Les geleerd: **Vertrek niet op een aangename vertrektijd, maar bereken bij vertrek je gewenste aankomsttijd.**



Later zijn we nog verschillende keren overgestoken, bijvoorbeeld van IJmuiden naar Lowestoft. We vertrokken dan in de middag van IJmuiden. Midden in de nacht zit je dan midden op de Noordzee, waar geen scheepvaartroutes zijn en waar je dus rustig en veilig vaart. De volgende morgen kom je bij daglicht bij de banken van Lowestoft en veilig in de haven.

### De kortste weg op zee

Een rechte lijn is de kortste afstand tussen twee punten, leerden wij op school. Vergeet die schoolwijsheid, want op zee is het niet zo. Op onze (mislukte) tocht naar de Scilly Islands (voortdurende westenwind) besluiten we over te steken van Weymouth naar Cherbourg. Afstand ongeveer 80 zeemijl. Duur van de reis ongeveer 14 tot 16 uur.

We rekenen per uur de (dwars)stroom in het Kanaal uit, die is een tijd oostwaarts en een tijd westwaarts. Daarop wordt de bovenstroomse koers uitgerekend en voor de grap besluiten we om de hele tocht dezelfde kompasroers te blijven varen. Dat is namelijk de kortste weg! De stuurautomaat wordt ingesteld en we komen er niet meer aan. Zie het kaartje, hoe we werkelijk voeren. Midden in het Kanaal hadden we een *off track* (afwijking van de geplande lijn) van 10 zeemijl. Dat kwam vanzelf weer goed toen de stroom weer oostwaarts ging. We kwamen precies voor de haven van

Cherbourg uit. Feit bewezen: **De kortste weg is op zee geen rechte lijn.**



### Kou is een killer

Op weg naar Denemarken en Zweden denken we een flinke ruk te maken door van Vlieland meteen door te varen naar Cuxhaven en Brunsbüttel. Eventueel maken we een tussenstop op Borkum.

We vertrekken om zes uur 's avonds en varen de hele nacht door. Het waait hard uit het noorden en we lopen zeven knopen, dat schiet goed op. Bij nieuwe maan zie je geen hand voor ogen op zee, je hoopt maar dat je niet op een drijvend voorwerp klappt. Zo is het toch gespannen varen. 's Morgens is het bitter koud en we besluiten na overleg met onze zeilvrienden om die tussenstop op Borkum toch maar te maken. We lopen met een achterlijke wind de Westereems op en ik verzuim om tijdig een bulletatie te zetten. Dat kan het gevolg van kou zijn: je wordt trager in je handelen. Door de korte golven (wind tegen stroom) maken we een hevige klapgijs en ik raak ernstig gewond door het grootschootblok dat mij in de ribbenkast raakt. Vier ribben gebroken, long en lever gescheurd. Negen dagen ziekenhuis en vijf weken uitzieken op Borkum zijn mijn deel, overigens niet onaangenaam door de fantastische solidariteit van onze vrienden Gerrit en Ineke. Les geleerd: **Onderschat de invloed van kou en vermoeidheid niet.**

Laat u niet afschrikken door deze sterke verhalen: gewoon blijven varen, dat is mijn advies. **Navigare necesse est.**

### Het tij loopt met je mee

We bezoeken het mooie stadje Woodbridge aan het eind van het bevaarbare gedeelte van de River Deben, Oost-Engeland. Als we de terugreis aanvaarden kunnen we alleen bij hoogwater de haven uit, vanwege een drempel voor die haven (de rivier valt daar bij eb geheel droog). We varen de rivier af en komen na een uur of vier aan de monding. Daar blijkt maar net genoeg water te staan om veilig op zee te komen en met die hoge grindbanken aan beide kanten van je schip en een ruwe zee geeft dat angstige momenten. We hebben niets geraakt, maar dat had best anders kunnen aflopen. Les geleerd: **als je met de ebstroom de rivier afvaart wordt het water tijdens je tocht steeds lager. We hadden bij de monding een tijstop moeten maken en bij hoog water doorvaren.**

### Die verrekte G-krachten

G-krachten, we leven er dagelijks mee. Zo lang ze niet te groot worden hebben we er geen last van. Bootjes kunnen echter rare trucs uithalen met G-krachten.

We varen bij mooi weer van Eastbourne naar Brighton. Aangekomen bij de Beachy Head vuurtoren is de wind op en Annelies gaat naar het voorschip om de fok te bergen. We hadden toen nog geen rolfok. Als zij de fok halverwege neer heeft komt het schip in hevige korte golven. Omdat zij zich niet staande kan houden gaat zij plat op het dek zitten, een wijs besluit dat slechts een natte broek oplevert, want het voorschip duikt wel steeds onder water. Als het wat rustiger lijkt te worden gaat ze verder met het zeil. Plotseling valt het schip onder haar weg, waarna zij met een daverende klap op het dek valt. Kniebanden gescheurd, een pijnlijke zaak. We varen door naar Brighton en later naar Lymington op de Solent, waar Annelies in het ziekenhuis van een drukverband voorzien wordt. We houden een week rust in Lymington.

Hoe kan dit nu gebeuren? Als je in een lift zit en op de tiende verdieping breekt de liftkabel en de rem werkt niet (ik schets maar een scenario), dan val je die tien verdiepingen redelijk comfortabel. De lift valt nl. net zo snel als jezelf. Het vallen is dus niet het probleem, het aankomen echter wel. Nu een (zeil)jacht. In korte golven kan het

schip zo gaan stampen dat voor- en achterschip om een denkbeeldig draaipunt in het midden van het schip draaien. Dat gebeurt zo snel dat voor- en achterschip sneller dalen en stijgen dan volgens de zwaartekracht zou kunnen. Het dek valt dus echt onder je weg en komt daarna weer snel terug. Dat veroorzaakt de hevige klap op het dek. Later zag ik op de zeekaart dat er bij Beachy Head rimpeltjes getekend staan op de kaart. Dit betekent "overfalls", brekers die veroorzaakt worden door de stroom die onder water rotsen (hoogteverschillen) treft. Dat kan ook bij mooi weer. Les geleerd: **kijk ook bij mooi weer naar gevaren op zee.**

### Onderkoeling is altijd een gevaar

We vertrekken met redelijk weer van Thyborøn in Noord-Denemarken, met bestemming Vlieland, ongeveer 48 uur varen. Eenmaal een uur of vier op weg krijgen we steeds dreigender stormwarschuwingen op de Navtex. Hoewel er bij ons geen wind is sta ik de zeilen te reven, want die wind komt echt wel. De volgende 30 uur hebben we een stabiele 8 Bft, gelukkig een bezielde wind, zodat we voortgang blijven maken. Het gaat niet hard met die kleine zeiltjes, maar het gaat. 's Avonds neemt Annelies de wacht en probeer ik wat te slapen. Om elf uur neem ik de wacht over. Zo zit ik tot vier uur op een slingerend schip, met vastgezet roer omdat de stuurautomaat het niet kan bijbenen.

Om vier uur roept Annelies vanuit de kajuit of ze de wacht moet overnemen. Ik zie in dat grauwe ochtendlicht alleen maar schuim en hoge golven en ik vrees dat zij voorgoed van de zeilsport genezen zal zijn al ze dit ziet. Dus zeg ik haar dat het allemaal prima gaat en dat ze nog wel een poosje kan blijven liggen. Om zeven uur begin ik over m'n hele lijf te trillen. Dat gaat niet goed en Annelies neemt de wacht over. Ik lig een paar uur op de bank en word geleidelijk weer warm. Als later iemand van de KNRM een lezing houdt in de Engelenbak vraag ik hoe dat nou kon, onderkoeling in juni? Hij zegt: onderkoeling is altijd een gevaar, gaat u maar om elf uur in uw tuin zitten tot 's morgens zeven uur, dan raakt u ook onderkoeld". Les geleerd: **onderkoeling is altijd een gevaar.**

# WATERSPORTCENTRUM ARNHEM

## Watersportwinkel Arnhem

- winkel met 300 m<sup>2</sup> watersportartikelen
- diverse soorten gasflessen en Campinggaz®
- passantenhaven vlakbij het stadscentrum
- kraancapaciteit tot 16 ton

info@watersportwinkelarnhem.nl  
www.watersportwinkelarnhem.nl  
Tel. 026 32 16 035

## deep yachts

- onderhoud en reparatie van hout en polyester
- nieuwbouw met moderne methoden
- osmosebehandeling met Hot-Vac®
- scheepsinterieur en teakdekken
- jachtschilderwerk
- overdekte winterstalling

www.deepyachts.nl  
info@deepyachts.nl  
tel: 06 1584 1518  
06 1442 2296



- aanpassingen en nieuwbouw voor mindervaliden
- motoren service
- elektra en hydrauliek
- diverse staalwerkzaamheden
- pechhulp op het water in Arnhem e.o.

www.scheepsaanpassingen.nl  
scheepsaanpassingen@gmail.com  
tel: 06 24 29 00 70

**Alles voor de watersporter  
op één adres! Drie bedrijven  
bieden u een full-service  
pakket. Vakmanschap op  
alle gebieden.**

**Stadsblokkenweg 1/1a  
6841 HG Arnhem  
(naast de N. Mandelabrug)**

**DIESEL  
TANKSTATION**

## Van Beast tot Rentnerkreuz

door Peter Visser



*“A catboat mast is a beast”, zei ooit een visserman van Cape Cod, U.S. En gelijk had hij. Het is een onverstaagde zware paal, die op mijn bootje, de zes meter lange, of kleine, Alcedo, volgens tekening twintig centimeter in diameter had moeten zijn. Met de masttop tien meter boven de waterlijn zou dat in Nederland erg onhandig zijn, dus besloot ik een strijkbare mast te maken. Dan zou hij wel verstaagd moeten worden, maar er zou tevens het voordeel zijn dat hij wat dunner uitgevoerd kon worden.*

Met deze mast en zijn zeiloppervlak van 34m<sup>2</sup> zeilde Alcedo als een tierelier. Van iets krapper dan halfwinds tot ruime wind varende gaf ze negenmeterboten het nakijken.

Tijdens een tocht over het IJsselmeer, halfwinds zeilend met een oostenwindje vier van Hoorn naar Edam leek ze wel een speedboot, maar dan zonder motorgeronk. Alleen het bruisende water langs de boorden, terwijl de helmstok probeerde je van de kuipbank te trekken.

Maar, wanneer je een bepaalde route in je kop gezet hebt en je wilt die varen, blijkt dat je gauw 70% aan het motorren bent en 30% leg je zeilend af. Mijn scheepje misschien ombouwen tot motorbootje? Echt niet!

Totdat na de vakantie bleek dat de krachten op het 150 centimeter diepe zwaard wat te veel waren geweest en er lekkage bij de

aansluiting van zwaardkast en kielbalk was ontstaan, ondanks dat de zwaardkast zwaarder dan volgens de tekening gesteund was tegen zijdelingse krachten. In een houten boot is dit altijd een kwetsbaar punt.

Toen kort na reparatie op de zelfde plek weer lekkage optrad, heb ik rigoureus de zaag in zwaard en zwaardkast gezet, de boel er meteen uitgezaagd en de zwaardkast langs het vlak gesloten.

Van het hout dat over was van haar mooie, stoere mast heb ik een klein mastje gemaakt met zalinkjes voor wat vlaggelijntjes.

Volgens een van onze leden wordt zo'n mastje op een zeilboot voor uitgezeilde watersporters in Duitsland een *Rentnerkreuz* genoemd, een toepasselijke benaming.

Nu de zware, veel wind vangende mast weg is heb ik de werkschroef van mijn acht pk Yamaha vervangen door een schroef met een wat grotere spoed. Hierdoor hoeft de motor niet zoveel toeren te draaien om toch op de rompsnelheid te komen.

Dit jaar heb ik voor het eerst een lange tocht gemaakt met Alcedo als motorbootje, via Zwolle en Assen door Groningen en Friesland.

Vergeleken met zeilen is dit maar een passieve boel. Voordeel is wel dat je je niet zozeer op het varen hoeft te concentreren, het bootje pruttelt wel voort. Hierdoor kun je weer wel meer genieten van alles wat er om je heen gebeurt. Kortom, elk nadeel hept se voordeel ...



## Waarom mocht ik niet op die dijk?

Een herinnering aan de watersnoodramp van 1953, door Jan Huisman

Wij woonden onder aan de Gouderakse dijk, op een steenworp afstand van een rietmattenfabriek en een steenfabriek. In die rietmattenfabriek werden handmatig matten geknoopt en in de "steenplaats" bakte men die typische kleine gele IJsselsteentjes.

Op de dijk stonden houten palen met elektrische leidingen, die gierden als het een beetje woei. En dat deed het op 1 februari 1953. Een hevige storm loeide en had het water in de Hollandse IJssel, zoals in alle open wateren in die nacht, hoog opgestuwd. Het stukje dijk tegenover ons huis was redelijk beschermd omdat daar buitendijks nog een scheepswerfje en die rietmattenfabriek lagen. Maar iets verderop, richting steenplaats, was de IJssel erg breed en daar beukte de rivier direct dwars tegen de dijk.

Toen het water zó hoog kwam dat het over de dijk stroomde ging het snel mis: het grastalud aan de binnenkant werd weggevreten door het water, er ontstond een steeds groter wordend gat en op een zeker moment was het asfaltwegdek voor de helft verdwenen. Ik kreeg dit allemaal te horen van mijn vader en van allerlei andere mannen die bij ons thuis langskwamen om even koffie te drinken of een boterham te eten. *Maar ik mocht van mijn moeder niet de dijk op: veel te gevaarlijk!*

Dus heb ik alles van horen zeggen.

Dat de mensen vlak bij de doorbraak werden geëvacueerd en (onder andere) bij mijn toekomstige schoonouders verbleven. Dat de dijk steeds smaller werd en dat men met alle beschikbare mannen uit het dorp een enorme hoeveelheid IJsselstenen, die op de steenplaats opgetast stonden, in het gat gooide. Ook de rietmatten van de rietmattenfabriek werden tussen de stenen in gegooid, zodat er een vrij stevige mat ontstond.

Mijn vader heeft aangeboden om zijn schip (een tjalkje van 122 ton) in het gat te varen om een dijkdoorbraak te voorkomen, maar dat bleek gelukkig niet nodig. De rietmatten en de steentjes hielden het, en na een spannende nacht begon het water weer te zakken.

Rechts de "steenplaats" en links de bomenrij aan de Moordrechtse zijde van de IJssel. Deze bomen zijn na de watersnoodramp van 1953 verwijderd.



De IJsseldijk bij de "steenplaats" op 1 februari 1953. Rechts boven de rietmattenfabriek.

Wij hebben als kinderen nog wel gespeeld in de enorme zandberg die de afkalvende dijk in de polder had achtergelaten. Ook veel IJsselsteentjes waren een heel eind de polder ingestroomd. Maar de dijk had het gehouden, dank zij de gemeenschapszin en de inventiviteit van de dorpsgenoten.

Toch heb ik het altijd jammer gevonden dat ik die nacht niet op de dijk mocht om dit met eigen ogen te kunnen zien.

Restaurant  
De RuifRestaurant  
De Deel

## Welkom bij De Deel, een bijzondere locatie!

Uw bruiloft (*wij zijn een officiële trouwlocatie*), receptie, feestavond, lunch of brunch, diner, buffet-avond, jubileum, vergadering of bedrijfsfeest, het kan allemaal en onder één dak! Onze nostalgische boerderij is een zeer geschikte locatie voor zowel kleine- als grote (zakelijke) evenementen. Wij passen onze arrangementen graag aan naar uw persoonlijke wensen.

### Kom sfeer proeven!

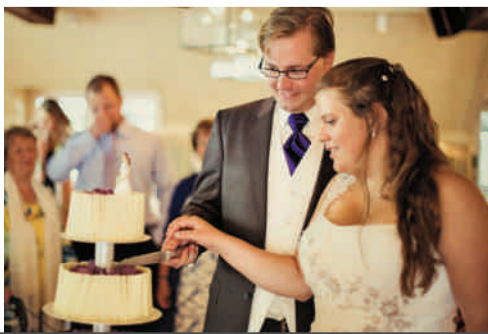
Wij kunnen u adviseren en voorzien u graag van meer informatie. Neem gerust contact met ons op via [info@restaurantdedeel.nl](mailto:info@restaurantdedeel.nl), bel (026) 495 26 55 of kijk op [www.boerderijdedeel.nl](http://www.boerderijdedeel.nl) voor meer informatie.

*Wij nodigen u graag uit voor een kopje koffie, zodat u kennis kunt maken met ons bedrijf!*

### GEZELSCHAPPEN



### TROUWEN



### ZAKELIJK



Heuvenseweg 6 | Rheden | (026) 495 26 55 | [info@restaurantdedeel.nl](mailto:info@restaurantdedeel.nl) | [www.boerderijdedeel.nl](http://www.boerderijdedeel.nl)



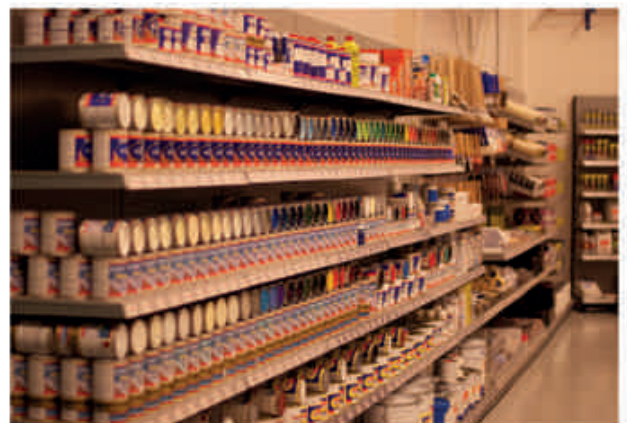
**Scheepvaartwinkel  
Marine**



## Uw partner in scheepsuitrusting

In onze winkel aan de Nieuwe Kade 17 hebben wij een groot assortiment producten. Denk hierbij aan producten voor o.a. het onderhoud en de veiligheid aan boord van uw schip.

In onze werkplaats kunt u o.a. terecht voor het keuren van uw reddingsvesten, splitsen van touwen en reparatie van uw buitenboord motor.



Scheepvaartwinkel Marine BV Nieuwe Kade 17 6827 AB Arnhem  
[www.scheepvaartwinkel.com](http://www.scheepvaartwinkel.com) [info@scheepvaartwinkel.com](mailto:info@scheepvaartwinkel.com)

