



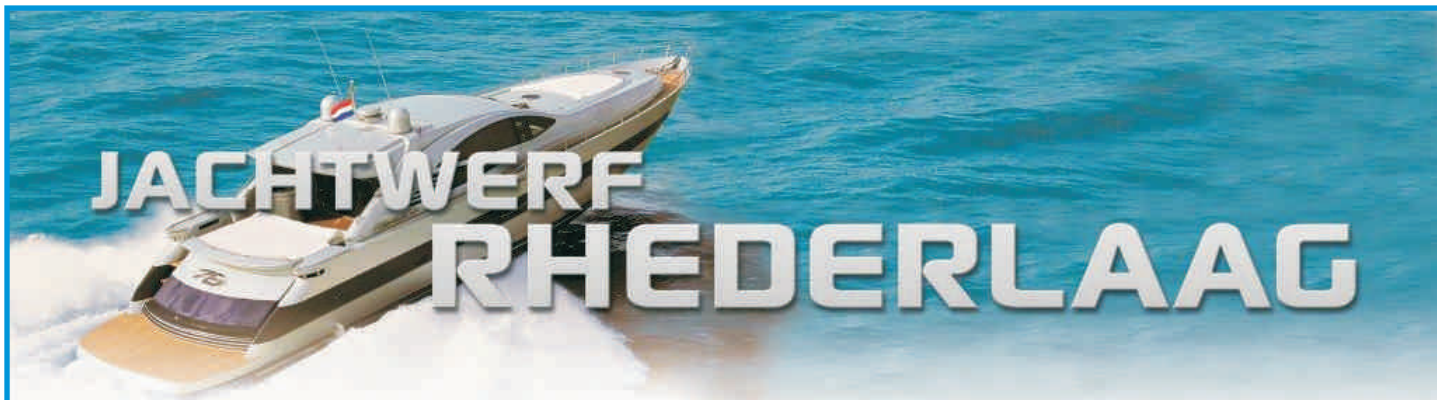
# STEIGERNIEUWS



Najaar 2015

**Watersportvereniging De Engel**





## TOTAALSERVICE voor uw schip

Reparatie  
Verkoop

Schilderwerk  
Onderhoud

Boeg/hekschroeven  
Winterstalling

Jachtwerf Rhederlaag wenst u een goed en zonnig vaarseizoen toe.

Wij zijn gespecialiseerd in het zandstralen, spuiten en aflakken van uw gehele schip.

Wij verkopen binnen- en buitenboordmotoren (dealer Mercury) en onderhouden alle merken binnen- en buitenboordmotoren.

Wij maken uw schip manoeuvreerbaar.  
Vraag nu geheel vrijblijvend een prijsopgave voor het inbouwen van een boeg- en/of hekschroef aan.

U kunt bij ons terecht voor binnen- en buitenstalling.

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

### JACHTWERF RHEDERLAAG

Rhedenseveerweg 1

6987 EC Giesbeek

T: 0313 - 63 25 61

M: 06 - 20 44 89 69

info@jachtwerfrhederlaag.nl



# Steigernieuws



JAARGANG 37

NAJAAR 2015

## Wat staat waar?

Infopagina	4
Van de voorzitter	5
Van de secretaris: rooster van aftreden	6
Aankondigingen <i>Sluiting Vaarseizoen</i> en <i>Nieuwe Leden</i> middag	7
Van de havenmeester	8
Wat bedoelt de penningmeester toch met een voorziening?	9
Zelfwerkzaamheid najaar en winter 2015	10
Reis door 5 landen met de KROON	10
Ook een beetje onze haven	16
What's in a name?	17
Ervaringen met AIS	20
Gewoon een ingeving...	23
"Black Rose" gespot	25
Waddinxveen, 4 juni 2015, ± 15.00 uur	27
Met de Kluit erop uit	28
Nieuws over de Website	30

## Redactioneel

Lange reizen, korte reizen, zo lang het maar over het water gaat lezen we de verslagen graag. Altijd leerzaam als je zelf eens die tocht wilt maken. In dit nummer komt u wat dat betreft aan uw trekken.

Hebt u zelf een mooie reis gemaakt of iets bijzonders beleefd dat met de watersport te maken heeft?

Schrijf eens een stukje voor dit blad, of laat u interviewen door een van onze redacteuren. Zie bijvoorbeeld het verhaal "Gewoon een ingeving" in dit nummer.

Vergeet u 11 oktober niet: sluiting vaarseizoen. Aan alles komt een eind, ook aan deze zomer... De redactie wenst u veel leesplezier.

**Inge, Jan, Peter en Kees.**



**De winterklussen op de haven staan weer te beginnen. Een grote klus zal zijn het opknappen van de loopbrug naar de A-B steigers. Daar hoort u later beslist nog meer over.**

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 gevolge 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.

## Informatiepagina

Ereleden: D. Agelink, H.P. Mooiman †

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

#### Bestuur:

Voorzitter: Joop Berendsen, Parkweg 17b 6994 CM De Steeg 026 4955065  
[voorzitter@wsvdeengel.nl](mailto:voorzitter@wsvdeengel.nl)

Secretaris: Alwine Berger, Middellaan 10 6881 RP Velp 06 12157473  
[secretaris@wsvdeengel.nl](mailto:secretaris@wsvdeengel.nl)

Penningmeester: Theo Weimar, Croydonplein 362 6831 LL Arnhem 06 54680539  
[penningmeester@wsvdeengel.nl](mailto:penningmeester@wsvdeengel.nl)

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

Bestuurslid: Ben Poelen, Industrielaan 37 6951 KD Dieren 0313 421596  
[bestuur@wsvdeengel.nl](mailto:bestuur@wsvdeengel.nl)

Bestuurslid: Henk Wuestman, J.P. Coenstraat 29 6991 BX Rheden 026 4951751  
[bestuur@wsvdeengel.nl](mailto:bestuur@wsvdeengel.nl)

Bestuurslid: Herman Thiadens, Talingsingel 41 6883 CT Velp 06 50449594  
[bestuur@wsvdeengel.nl](mailto:bestuur@wsvdeengel.nl)

#### Activiteitencommissie:

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

Theo van Mierlo  
Yvonne Gielis

06 57336136  
026 4955588

#### Redactiecommissie:

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

Inge Kroonsberg  
Jan Huisman  
Peter Visser

026 4953981  
026 4952768  
026 3620172

Advertenties: Kees Lammers

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

026 4952938

#### Websitebeheer: [www.wsvdeengel.nl](http://www.wsvdeengel.nl)

Beheerder: Jos van den Houten [www.webbeheer@wsvdeengel.nl](mailto:www.webbeheer@wsvdeengel.nl)

Backup: Herman Thiadens [www.webbeheer@wsvdeengel.nl](mailto:www.webbeheer@wsvdeengel.nl)

#### Coördinator/werkvoorbereider zelfwerkzaamheid:

Henk Wuestman [coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl](mailto:coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl) 026 4951751  
06 51361101

#### Clubhuiscommissie:

Bert en Nel Prak [clubhuis@wsvdeengel.nl](mailto:clubhuis@wsvdeengel.nl) 026 3790374

#### Havenmeesters en gebruik kraan:

1<sup>e</sup> Hans Kramer, 2<sup>e</sup> Harm Panneman Telefoon havenmeesters: 06 23821329  
[havenmeester@wsvdeengel.nl](mailto:havenmeester@wsvdeengel.nl)

#### Jeugdcommissie:

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

Wim Lingeman  
Nico Veen  
Jort Wuestman

06 51122498  
06 23086350

## Van de voorzitter

Als ik dit schrijf lig ik met de Zebulon in het binnenhaventje van Heusden aan de Maas. We zijn net met Zebulon van de Zuid-Willemsvaart gekomen.

Gisteren door het nieuwe Maximakanaal gekomen op weg naar Veghel aan de Zuid-Willemsvaart. Saskia heeft daar roots, dus daar wilden we heen. Veghel is door een paar succesvolle ondernemersfamilies op de kaart gezet. Een voormalig complex van veevoerfabriek met graansilo's was werkelijk fantastisch omgebouwd tot een cultuurcentrum. Industrie-erfgoed vervlochten met moderne architectuur. Zoiets verwacht je eigenlijk alleen in de grote stad. Nu maar hopen dat er voldoende cultuur naartoe komt.

Na Veghel terug naar de Maas. Schepen met drie lagen containers varen op de Zuid-Willemsvaart. Ze kunnen daar komen door het Maximakanaal. Dit keer gaan we door Den Bosch. Sluis 0 (nul) in het centrum wordt nog maar drie keer per week geschut. Je kunt je nauwelijks voorstellen dat een half jaar geleden alle beroepsvaart door Den Bosch heen ging.

Heusden komt vanavond niet zo goed uit de verf. Het is echt een prachtige stad met goed gerestaureerd vestingwerk, maar het regent pijpenstelen. Het is bar koud. Het is vroeg donker. De kachel is al aan. Nog bijna twee weken voor de boeg. Gaat het nog goed komen, deze tocht?

Ik denk na over De Engel.

Dat mooie lieve haventje in De Steeg, waar alles goed lijkt te zijn. Er zijn zaken die me bezig houden.

Van een afstand naar het reilen en zeilen kijkend overpeins ik deze zaken.

Voor het gewone gemiddelde lid lijkt er geen vuiltje aan de lucht. Hij komt naar de haven, doet zijn ding en gaat weer. Vanuit zijn ooghoek ziet hij dat het er keurig bij ligt. Ja, soms verwondert hij zich er zelfs een beetje over hoe dat kan. Gras gemaaid, tuin netjes, clubhuis open, havenkantoor open, weer een drijver vervangen, weer een clubblad in de bus....

“Wauw, wat gebeurt hier allemaal! Wie doet dat allemaal?”, denkt hij. Ik niet in ieder geval....

Inderdaad, het gemiddelde lid doet weinig voor wat er geboden wordt. Ja, een keer per jaar een zaterdagochtend vegen of snoeien of harken. Geeft je wel een goed gevoel van betrokkenheid, maar daarmee zijn we er nog lang niet.



Nee, heel veel van het werk wordt door zeer actieve vrijwilligers gedaan. En zij doen dat het met veel plezier en passie en kennelijk onbaatzuchtig. En zij trekken de haven. Die er overigens, nogmaals, “tip top” bij ligt. En het gemiddelde lid denkt stiekem: “Prima zo. Mooie plek voor mijn boot en ik betaal niet veel. Pappen en nathouden maar.” Maar met het gevaar dat sommige vrijwilligers te veel voor de vereniging gaan doen.

Mijn visie is, dat verantwoordelijkheden beter verdeeld kunnen en moeten worden. Soms krijgt een vrijwilliger te veel hooi op zijn vork. Dat is niet goed voor hem, maar op den duur ook niet goed voor de WSV .... Ik denk dat onze vereniging toe is aan een herziening van de verdeling van een aantal taken. Ik ben jullie voorzitter. Het is vrijwilligerswerk. Het is leerzaam en interessant, maar ik kan en wil echt niet de hele dag met de haven bezig zijn. Dat mogen we ook van niemand verwachten. Er is meer tussen hemel en aarde. We moeten het samen doen, anders zijn we het niet waard om van zo'n prachtige haven gebruik te maken.

De regen klettert nu echt met geweld op de kajuit.

Toch ook wel een gezellig geluid. Tijd om onder de wol te kruipen.

Joop



## Bestuur en rooster van aftreden

*Alwine Berger*

Tijdens de algemene vergadering van april jl. is door het bestuur toegezegd om het rooster van aftreden te publiceren in het Steigenieuws en op de website van WSV De Engel. Onderstaand treft u deze gegevens aan. Met daaraan voorafgaand de procedure zoals opgetekend in het Huishoudelijk Reglement van WSV De Engel.

### **Huishoudelijk reglement:**

3.4 *De zittingsperiode van een bestuurslid is 3 jaar met de mogelijkheid van maximaal 2 zittingsperiodes; In uitzonderlijke gevallen kan het bestuur toestemming vragen aan de algemene vergadering om een bestuurslid een extra termijn (of een deel daarvan) aan te laten blijven.*

*In de eerste algemene vergadering van het jaar treedt volgens een op te maken rooster ongeveer een derde van de bestuursleden automatisch af, met dien verstande dat slechts één lid van het dagelijks bestuur aftredend is. Voor iedere vacature stelt het bestuur tenminste één kandidaat. Andere kandidaten kunnen worden gesteld door middel van een schriftelijke voordracht, ondertekend door tenminste tien leden, welke uiterlijk twee maal vierentwintig uur vóór de algemene vergadering bij de secretaris is ingediend.*

<b>Functie</b>	<b>Naam</b>	<b>In functieperiode</b>	<b>herkiesbaar</b>	<b>looptijd</b>
Voorzitter (DB)	Joop Berendsen	april 2012	nee	april 2016*1)
Penningmeester (DB)	Theo Weimar	april 2011	nee	april 2017
Secretaris (DB)	Alwine Berger	april 2010*2)	nee	april 2016
Technisch bestuurslid	Ben Poelen	april 2009*3)	nee	april 2016
Coord. Zelfw.heid	Henk Wuestman	april 2011	nee	april 2017
Alg. bestuurslid	Herman Thiadens	april 2011	nee	april 2017

\*1) Gaat 1 jaar van nieuwe termijn door

\*2) ad interim periode v.a. november 2009

\*3) officieel aftredende per april 2015 is bereid tot april 2016 aan te blijven

De 2e termijn van 3 jaar is bij de meesten stilzwijgend ingegaan.

Wel is tijdens afgelopen algemene vergaderingen melding gemaakt van het feit dat er dringend behoefte was aan opvolgers, hier zijn niet spontaan meldingen uit voortgekomen tot april 2015. Inmiddels heeft het bestuur gesprekken gevoerd met geschikte kandidaten voor de functie van voorzitter en secretaris. Deze gesprekken zijn positief verlopen. Tijdens de aankomende algemene vergadering in november 2015 worden deze 2 kandidaten voorgesteld aan de leden. De aspirant voorzitter wordt tijdens de algemene vergadering van voorjaar 2016 officieel voorgedragen als voorzitter en gekozen door de leden.

Volgens het huishoudelijk reglement treedt er maar 1 lid van het Dagelijks Bestuur af, dit is ter bescherming van de WSV. Maar omdat wij nu ruim een half jaar de tijd hebben om zowel een nieuwe voorzitter als een nieuwe secretaris in te werken en te leren kennen, is de continuïteit in het bestuur gewaarborgd.

## Sluiting vaarseizoen 2015 door: De Activiteitencommissie.

Beste watersporters,

Aan alles komt een einde, zo ook helaas aan het botenleven.

Velen van u hebben lange tochten gemaakt in binnen- of buitenland op en in het "buitenhuis".

Nu de herfst nadert en de watersport op een laag pitje komt te staan is het tijd om ons te richten op andere activiteiten.

Als eerste staat gepland de sluiting van het vaarseizoen op zondag 11 oktober a.s.

Wij verwachten dat het een leuk en feestelijk gebeuren zal worden met uiteraard inbreng van u allen.

**Reserveer zondag 11 oktober van 17.00 tot +/- 21.00 uur!!!!!!**

Vanaf 17.00 uur verwachten wij u allen op het haventerrein, om onder het genot van een drankje en Italiaanse hapjes te toosten op alweer een mooi vaarseizoen, en het strijken van de vlaggen.

Drankjes zijn voor eigen rekening, de hapjes e.d. worden door de vereniging verzorgd.

Bij schemering willen we een **MOONLIGHT CRUISE** realiseren. Hiervoor vragen wij u allen uw boot op te tuigen met bijvoorbeeld vlaggen, feestverlichting, bloemslingers of anderszins. Toon uw creativiteit!!!!. De cruise zal plaats vinden in de haven van de Meteor tot de brug v.v., neem indien nodig "opstappers" mee. Hoe meer zielen hoe meer vreugd. Uitdrukkelijk verzoek aan de nieuwe leden: kom en doe mee, maak kennis met de club en haar leden.

Over deze cruise zal informatie worden verstrekt middels flyers in winkels en een bericht in de Regiobode, zodat men kan zien dat er in Rheden een echte haven is waar men op alle gebied actief is. Wellicht zijn er kijkers langs de vaarroute.

Komt u ook?? Geef dit even door aan de organisatie middels onderstaand e-mailadres:

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

Wij rekenen op uw aller komst zodat we er mooie afsluiting van ons 40-jarig jubileumjaar van kunnen maken.

---

## Nieuwe leden middag door: [secretaris@wsvdeengel.nl](mailto:secretaris@wsvdeengel.nl)

Zoals elk jaar organiseren we dit jaar ook weer een **introductiemiddag voor nieuwe leden**. Dit jaar doen we dit voorafgaand aan de activiteiten van de sluiting vaarseizoen op **11 oktober 2015**. Doel van deze middag is:

- nieuwe leden kennis te laten maken met het bestuur, havenmeester en de commissies van onze watersportvereniging,
- Een inkijk te geven van de zelfwerkzaamheid en activiteiten om met elkaar en voor elkaar een prettige en betaalbare haven te behouden.

De aspirant leden die vanaf mei 2014 zijn in geschreven worden nog persoonlijk uitgenodigd, maar hierbij nodigen we ook de leden uit die een eerdere introductiedag niet hebben kunnen bijwonen.

Aansluitend kan er dus genoten worden van het programma dat de activiteitencommissie voor ons in petto heeft om het vaarseizoen waardig af te sluiten. Details van deze middag volgen nog per mail of post en worden geplaatst op onze website.

## Van de Havenmeester

door Hans Kramer

### **Ligplaatsen en bezoekers**

Ondanks dat we wat het weer betreft toch een rare zomer hadden, hebben we na een trage start toch redelijk wat bezoekers gehad. Met de vaste ligplaatsen zag het er in het begin van het jaar slecht uit, zo zelfs dat het bestuur heeft overwogen de regel om in aanmerking te komen voor een ligplaats te verruimen. Doch in de loop van het jaar kregen we steeds meer aanvraag uit de regio, zodat we nu weer een kleine wachtlijst hebben. Dus wat dat betreft ziet het er weer gunstig uit.

### **Het strandje**

Aan het einde van het Agelinkpad hebben we een strandje gecreëerd waar leden met kinderen leuk kunnen zwemmen. Vrijwilligers hebben stenen uit het water verwijderd, we hebben er een picknicktafel heen gebracht die door een actief lid waterpas is gezet zodat je er ook leuk kunt zitten. We maaien regelmatig het pad erheen, kortom, het is een leuke plek geworden en laten we dat ook zo houden. Er komen ook leden met hun honden, waar niks mis mee is, maar besef dat er ook kinderen komen die wat angst voor honden hebben, dus houd ze dan aan de lijn of in ieder geval onder appel en laat geen rommel achterblijven, zodat we allemaal van deze plek kunnen genieten.



### **Honden**

Over honden staat er in ons regelement: *Honden aan de lijn*.

Dit is om het voor ons allemaal prettig te houden. De hondeneigenaren vinden een hond geweldig, andere mensen hebben het er niet zo op. Zeker kinderen kunnen er angstig voor zijn, als er dus een hond los over de steiger of op het terrein loopt kan dat voor sommige mensen niet prettig zijn. Als de eigenaar er niet bij is weet hij niet wat de hond achterlaat en ruimt hij het dus ook niet op.

Dus of aan de lijn, of onder appel en een metertje voor of achter u is geen probleem, maar niet op de boot zitten en de hond maar zijn gang laten gaan. Ook spelen met uw hond op het grasveld en stokken weggoeien is heel leuk, maar ruimt u alstublieft na afloop de stokken op, want we hebben nu al twee keer een dure reparatie aan de grasmachine gehad, doordat er stukken hout tussen de messen van de machine kwamen.

### **De loopbrug**

Niets is blijvend, dus ook ons materiaal niet, dat geldt zeker voor de loopbrug naar de hoofdsteiger, daar moet echt iets aan gedaan worden voordat er ongelukken gebeuren.

We zijn er druk over aan het denken hoe of wat, Jan H. heeft al wat berekeningen en tekeningen gemaakt, Ben P. heeft meegedacht, kortom we zijn er druk mee.

Van u wordt straks begrip gevraagd voor wat ongemak. Eind oktober, begin november zal er waarschijnlijk een begin mee worden gemaakt, waardoor er tijdelijk geen gebruik van de brug mogelijk is om bij uw boot te komen. Er zal dan wel voor een alternatief worden gezorgd. Dit zal u via uw mail worden toegezonden. Kortom, weer genoeg werk voor onze D.W.W.'ers.

### **Afgewerkte olie**

Het is gebleken dat leden hun afgewerkte olie zonder overleg achter de werkplaats neerzetten, dit is niet de bedoeling. In het reglement staat ook dat dit gemeld moet worden aan de havenmeester zodat er wat controle op is.



## Wat bedoelt de penningmeester toch met een voorziening?

door Theo Weimar

In 2009 heeft André Lampe het bestuur geadviseerd een spaarpotje aan te gaan leggen omdat duidelijk werd dat het tempo van het vernieuwen van onderdelen van de steigers moest worden opgevoerd zonder al te veel in te teren op het vermogen. Een verhoging van dat spaarpotje met €20.000 per jaar werd redelijk gevonden. Dat spaarpotje noemen we een “voorziening”.

Hoe werkt dat nou in de praktijk?

Op de eerste plaats moest er natuurlijk méér geld binnen komen. De algemene vergadering heeft ingestemd met het verhogen van de liggelden met 20% en de contributie met 10%. Dan komt er ongeveer € 20.000 per jaar méér binnen. Die liggelden en contributies komen binnen op de betaalrekening van de vereniging bij de Rabobank.

Maar dat bedrag van € 20.000 staat dan gewoon op de bank. Hoe weet je dan over een paar jaar hoeveel er gespaard is en hoeveel uitgegeven aan onderhoud van de steigers? Als je nou geen boekhouder of accountant bent, dan zou je zeggen:

*“Open een spaarrekening en stort daar elk jaar € 20.000 op. En betaal de rekeningen vanuit die spaarrekening.”*

Dat geeft 2 problemen:

- Je kunt vanaf een spaarrekening geen betalingen doen.
- En wát doe je als er ook voor een ander doel geld opzij gezet moet worden? Nog een spaarrekening openen? En nóg een? Het wordt dan een eindeloos heen- en weer-boeken van geld.

Boekhoudkundig is de term “voorziening” een ingeburgerd begrip. In Wikipedia wordt het als volgt omschreven:

*Een **voorziening** is boekhoudkundig een grootboekrekening waarop meestal periodiek bedragen worden gestort met als oogmerk het saldo op enig moment in de toekomst aan te wenden voor het doel waar de voorziening oorspronkelijk voor gevormd werd, bijvoorbeeld groot onderhoud gebouwen, voor pensioen in eigen beheer of oninbare vorderingen.*

In de praktijk komt het er dus op neer dat alle geld gewoon op de Rabobank blijft staan en dat we in de boekhouding een grootboekrekening hebben met de naam “voorziening”. Het bedrag dat op die balansrekening staat mogen we uitsluitend gebruiken voor vernieuwing steigers en ander groot onderhoud. Het bedrag op de rekening ‘voorzieningen’ is geen geld, maar een herinnering voor de penningmeester dat er voor dat bedrag geld op de bankrekening moet blijven staan.

Het saldo van de bankrekening mag dus niet lager zijn dan het bedrag voorzieningen totaal.

Hieronder een uittreksel uit de boekhouding.

PostNr	Omschrijving/Mutatieregel	Debet	Credit
0700	<b>Voorziening</b>		
	Beginsaldo		€ 21.948,19
	Totaal periode mutaties	€ 11.000,00	€ 20.000,00
0700	<b>Voorziening totaal</b>		€ 30.948,19

Hier zie je dat in 2014 de voorziening begon met een bedrag van €21.948,19. In 2014 hebben we de voorziening opgehoogd met €20.000 en we hebben er €11.000 afgehaald om extra uitgaven niet ten laste te laten komen van de exploitatiekosten 2014. De voorziening is in 2014 gegroeid met €9.000.



Paul Heebing watersport  
Industrieweg 10 - 6915 SG Lobith  
Tel 0316-542730 Mobiel 06-29538873  
info@heebingwatersport.nl

\*\*\* [www.heebingwatersport.nl](http://www.heebingwatersport.nl) \*\*\*

# Service - Reparatie - Stalling

Nieuwe motoren voor o.a.:  
Mercruiser, Volvo en Indmar op voorraad

Wij zijn dealer van:



## **Indmar** MARINE SERVICE CENTER



# VENEMA

Venema Technisch Bedrijf BV



Simon Stevinweg 17  
6827 BS ARNHEM



026 363 99 61



VenemaTech.nl



Voor al uw watersport benodigdheden

VenemaTech.nl

## Zelfwerkzaamheid najaar en winter 2015

Gebruikelijk treft u op deze tijd en plaats de lijst aan van leden die voor de zaterdagse zelfwerkzaamheid worden opgeroepen.

Door omstandigheden is deze lijst helaas nog niet beschikbaar.

De onderhoudswerkzaamheden op de haven zullen echter per oktober wel moeten worden gestart.

Daartoe wordt u, totdat de oproeplijst beschikbaar is, rechtstreeks en vroegtijdig per e-mail geïnformeerd over de datum waarvoor u wordt opgeroepen.

De lijst zal zo spoedig mogelijk worden bekendgemaakt en ook op onze website worden geplaatst.

We hopen en verwachten dat mede met uw hulp onze haven er ook komend winterseizoen weer opgeruimd uitziet.

Het Bestuur

---

## Reis door 5 landen met de KROON door Ronald Kroonsberg

*Toen er plannen gemaakt werden voor de vakantietrip van 2015, kwam het idee weer boven om eens de hele Rijn te bevaren vanaf het (bevaarbare) begin.*

*Nu is de bergvaart over zo'n lengte geen optie, dus werd er gezocht naar een andere route. De afgelopen twee jaar hebben we de Franse kanalen bevaren, dus eens kijken hoe we van de kennis hiervan gebruik kunnen maken.*

*Het bleek te kunnen, alleen gingen we dit niet redden in 3 - 4 weken. Eén voordeel als je met pensioen bent: je hebt tijd! Na bestudering van de route en eventuele stromingen (via de site van de VNF) hebben we nieuwe kaarten gekocht van Parijs, het Canal entre Bourgogne et Champagne, Canal Rhone aux Rhine en het mooie boek over de Rijn van Manfred Fenzl. De rest van de kaarten hadden we al van de jaren daarvoor, langzamerhand een heel pak.*

Op 18 mei vertrekken we om 07.00 uur via de bekende route naar Nijmegen, Maas Waalkanaal en de Maas tot in Venlo. De eerste uurtjes en sluizen zitten erop en er zullen er nog heel veel volgen. De volgende dag vervolgen we de tocht, bij Heel het kanaal Wessem-Nederweert in en dan de Zuid-Willemsvaart.

Net over de grens bij Lozen kunnen we de dieseltank nog weer wat bijvullen. Het is nog maar 16,5°C, beetje somber maar onze stemming is dat beslist niet. Nu wil ik deze tocht niet van dag tot dag beschrijven, dan zou het wel een heel lang verhaal worden.

Bij sluis 18 wordt ons verzocht om de € 40,-- voor een vignet te betalen en mogen we verder, kanaal Bocholt Herentals op. Via het Albertkanaal naar de Nete, waar we in Lier afmeren. We bezoeken de "beroemde" Zimmertoren, waar uurwerkliedhebbers hun hart kunnen ophalen. 11 wijzerplaten en 2 bollen geven aan de gevel alles aan wat je maar wilt weten. Je kunt ook zien hoe laat het is. In het stedelijke museum bekijken we o.a. Breugels. Je moet ook af en toe iets cultureels doen voor de broodnodige ontwikkeling(!) De temperatuur wil nog niet boven de 20°C komen tot nu toe, maar in Lier wordt het zowaar 23°C.

Nu op naar Brussel via het Zeekanaal Brussel. De stad laten we voor wat hij is. Met het nu weer wat grauwe weer lijkt de stad nog lelijker, met een Koninklijke Jachtclub in een industriezone. De sluizen gaan vlot, meestal kunnen we zo doorvaren en gaan we omhoog, variërend van 3,7 tot 14 meter. Na Brussel het Canal Charleroi Bruxelles en we stomen op naar het hellend vlak van Ronquières. Wij zijn wat vroeg en de sluiswachter/machinist-/bakkenist/chauffeur (hoe heet zo'n man



eigenlijk) is laat. Na 45 minuten (koffie) gaan de twee deuren (van het kanaal en van de bak) omhoog en kunnen we invaren en afmeren. Dan rollen we met de bak water omhoog. (Zie voor de technische beschrijving in Steigernieuws van voorjaar 2011).



Eenmaal boven ben je snel bij de afslag van het Centrumkanaal waar we na zo'n 13 km. bij de Strépy Thieu lift aankomen. De twee bakken zijn allebei onderweg, dus even wachten op de kanaalbrug. (Zie Steigernieuws winter 2010). Als we naar binnen kunnen, varen we tot voor in die grote bak. Je kunt vanaf je voordek dan 71 meter omlaag kijken. Ook kun je aan de buitenzijde op de bak rondlopen.

De hele bak water gaat alleen voor ons naar beneden. Na 25 minuten kunnen we uitvaren en via de geautomatiseerde sluis Thieu naar de jachthaven. Hier vandaan kun je langs de oude liften fietsen of varen (Zie Steigernieuws najaar 2010). Zowaar is het een beetje zomer geworden met 23°C.

De volgende dag via kanaal Nimy Blaton-Péronnes (zelfde kanaal, andere naam) naar de Escaut (Schelde) gevaren. De afkorting via Canal Pommerœul à Condé hebben de Fransen in hun wijsheid gesloten. 32,5 km. omvaren i.p.v. 11 km dus!

Lichte tegenstroom op l'Escaut en om 15.50u passeren we de Franse grens. Bonjour!

Bij sluis Fresnes melden we gegevens van ons, de stad Fresnes is een gribus.

Bij sluis Trith-St.-Léger halen we het vignet van de VNF, voor een maand €110,50. Hiervoor krijg je door heel Frankrijk alle

service die je voor het varen nodig hebt. Wel op z'n Frans natuurlijk.

Bij sluis Pont Malin verlaten we de zgn. *grand garabit* (hoofdroute) en gaan we verder op de gekanaliseerde Escaut. Bij sluis Iwuy krijgen we het bedieningskastje voor de verdere sluisen.



Vanaf Cambrai begint het Canal St. Quentin met z'n vele bochten, sluisjes en uitzichten en natuurlijk het souterrain de Riqueval van 5670 meter lang. Hier word je door een kettingboot gesleept. Omdat we de enigen zijn laat ik de puts achter de boot door het water slepen om de sleepdraad wat strakker te houden. Dat werkt goed. De (extra) rekening van € 22.-- krijg je thuis gestuurd, maar je spaart diesel.

Een apart artikel over de tunnel volgt later.

Na 1½ uur in de tunnel achter de ratelende kettingboot komen we weer in het zonlicht. Na het loskoppelen gaan we op eigen kracht verder naar de volgende tunnel, Souterrain de Lesdins van 1098 meter lang. Hier staat het licht op rood. Een onbegrijpelijk bord geeft iets aan, maar wat? Tijdens het wachten gaan we aan de maaltijd, het licht blijft rood. Kennelijk is de bedienaar al naar huis. Op de gok gaan we door het rode licht de tunnel in. We zien niemand, soms moet je gewoon doen. Na Lesdins (sluis 18) gaan we bergaf, oftewel *avalant*. We hebben nu 60 sluisen gehad, de meeste alleen op de spring afgemeerd en de schroef in z'n werk. Dat gaat het makkelijkst en je hebt je handen vrij (voor foto's maken of koffie zetten). Schutten duurt zo'n 5 – 7 minuten. Na sluis Chauny 35 verlaten we het mooie Canal St. Quentin bij km 92 en gaat het kanaal verder als Canal latéral à l'Oisne met km 0.

Vandaag wel 3 jachten en 2 spitsen tegengekomen. Druk hoor(!) Bij sluis St. Hubert 1 leveren we het bedieningskastje weer in. De verdere sluizen worden bediend. Voorbij sluis Janville 4 varen we op het relatief brede water van de Oise. Sommige delen hebben iets van de IJssel, alleen zonder de uiterwaarden.

In Compiègne kunnen we tanken bij een bunker-boot met een grote bootspullenwinkel. Bijna alles kan in Frankrijk nu ook betaald worden met je pinpas. Als je een kleine tank hebt is het verstandig om een grote jerrycan met een klapkarretje bij je te hebben om diesel te halen bij een wegtankstation. Wij hebben 400 liter aan boord, maar de helft is wel het minimum om aan het water te kunnen tanken.

Bij L'Isle Adam kunnen we goed boodschappen doen. Je kunt hier nog veel sporen zien van extreem hoog water. 30 mei om 15.48 u komen we op de Seine. Natuurlijk stoppen we om de hoek bij Conflans-Ste-Honorine in de Halte Fluviale. Het is zowaar 20°C met veel zon. Er liggen hier over de 100 spitsen, 6 - 7 dik afgemeerd om als woning te dienen. Er zwemmen hier vissen van 1.75 meter rond, waarschijnlijk is het meerval.



Het weer is nog steeds niet echt goed, buien, zon, miezerregen en een temperatuur ruim onder de 20°C.

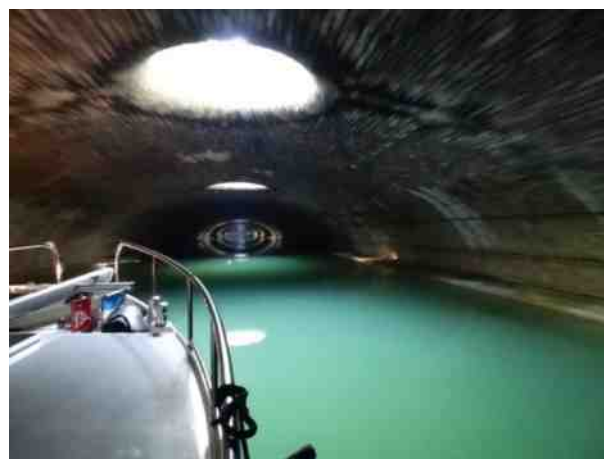
Afgemeerd bij Rueil-sur-Seine. In Parijs zijn speedboottraces aan de gang, dus de Seine is afgesloten!

Nog 43 km naar Parijs en om tien over één zien we voor het eerst van de boot af de Eiffeltoren. Yes! O nee: Oui!

Heel langzaam varen we voorbij aan het Vrijheidsbeeld, de Eiffeltoren en de Notre Dame, ondertussen goed de rondvaartboten en de vele *Bateau-Mouches*, de foeilelijke varende tribunes vol Chinezen, in de smiezen houdend. Maar met wat opletten is het uitstekend varen. Bij Port Arsenal aangekomen liggen we een half uur te dobberen voor we de sluis in kunnen en een plekje krijgen. De marifoon heb je dan wel nodig, in het Engels, ging prima.

Overnachting kost € 41,-- incl. water, stroom, douches, wasmachine, wifi en 's nachts bewaking met honden. Een hotel kost een veelvoud hiervan. Vanuit de haven doen we toeristisch, zoals duizenden andere toeristen.

Na drie dagen vinden we het welletjes, het blijft natuurlijk ook een grote stad, met veel verkeer, uitlaatgassen, sirenes en ander lawaai. We gaan nu ondergronds door het Canal St. Martin in het verlengde van de haven. Een mooie brede tunnel met licht/luchtgaten in het plafond.



Via Canal St. Denis komen we weer op de Seine. Nu met prachtig weer draaien we weer dezelfde route langs alle bezienswaardigheden. Weer als enige plezierboot. We worden dan ook volop op de foto gezet door toeristen uit weet ik hoeveel landen.

We gaan nu langs Port Arsenal naar het tunneltje van St. Maur, om op de Marne te komen. Na de tunnel is een prima haven in Joinville-le-Pont. De Marne is mooi varen. Jammer dat er zo weinig afmeermogelijkheden zijn. Maar dat is een tendens die je in heel Frankrijk ziet, hoewel het langzaam beter wordt. Dat is ook een geldkwestie.

Mooi varen langs de eerste Champagnenvelden. We zien amper een andere boot, wel

veel vissers. Die halen allemaal netjes hun hengel op en zwaaien naar ons met een "bonjour" erbij. Zo kan het dus ook. De omgeving met dorpjes, wijnvelden, bossen en vergezichten is mooi. Ook prima te zwemmen in water van 23,7°C.

We verlaten de rivier de Marne. Hier komen we één spits tegen. We gaan nu het Canal latéral à la Marne op, langs Châlons-en-Champagne tot Vitry-le-François. Dan gaan we naar het zuiden op het Canal entre Champagne et Bourgogne. Een kanaal van 224 km lang met 114 sluisjes. Een prachtige route, mooie omgeving en de sluisjes weer met het zelfbedieningskastje en zelfs een folder over het kanaal in het Nederlands!

Na sluis Erriennes 68 krijgen we relatief veel scheepvaart door baggerwerkzaamheden. Als we na sluis Garenne 62 een afmeerplekje zien pakken we dat. Lekker vrij liggen. Alleen.... pal naast het militaire vliegveld St. Dezier Robinson waar de Mirages af en aan denderen. Spectaculair, dat wel, maar wat een herrie. Gelukkig, na 17.00u houdt het op. Piloten zijn ook ambtenaar. Om 23.00u komen er nog twee een touch down groet doen en dan is het stil.

Bij diverse plaatsen zijn wel kleine maar goede afmeerplekken. Ook liggen we wel tussen twee palen voor de beroepsvaart in het vrije. Sluisjes willen wel eens weigeren, maar dan zijn binnen korte tijd mensen van de VNF aanwezig om de zaak te resetten. Het water is hier glashelder met 's avonds veel kikkergekwaak. De veelvuldige waterplanten vinden dat ook fijn, dus de schroef moet wel eens bevrijd worden van een bos planten. Niet erg met een watertemperatuur van 25°C.

Bij sluis Vouécourt 34 halen we met de sluiswachter wat dikke takken uit de sluis. Als die tussen de deuren komen gaat de boel op tilt. De omgeving is weer erg mooi en de vele sluisjes gaan zo soepel, dat je er nauwelijks nog bij nadenkt. Knopje drukken, invaren, stang tillen, 5 min. wachten, uitvaren. Op naar de volgende.

In Chaumont willen we het oude spoorviaduct bezoeken, maar waar is dat? Na wat rond-fietsen en navragen gaat een man (na opdracht van zijn vrouw) voor ons uit met de auto en loodst ons zo naar de brug. Zoiets is leuk toch, en het is de moeite waard.



De dag erna nemen we 21 sluisjes om 78,9 meter omhoog te gaan. Voor tunnel Balesmes moet er 40 min. gewacht worden. Er is een tegenligger in de 4820 meter lange tunnel, en passeren kan niet. Achter sluis Dommarien 15 meren we af, lekker alleen. Even dus, dan komen er twee Hollandse boten bij en krijgen we later zelfs een Deense zeilboot opzij. Wat een drukte, het moet niet gekker worden! Op de meeste plekjes is het overigens 's nachts oorsuizend stil.

Zondag 20 juni komen we op de Saône, 35 km lang. Lekker weer breed, schoon water. Soms een stuk kanaal, dan weer op een rivier, erg mooi varen. Bij km 219 gaan we de sluis Saône 75 in naar het Canal Rhône au Rhine. Hier krijgen we weer de bedieningskast uitgereikt met een zéér uitgebreide mondelinge instructie in Duits en Engels. Hallo monsieur, we hebben pas 254 sluizen achter de rug! We weten hoe het werkt!

Van km. 7 t/m km 12 mag niet worden gestopt i.v.m. de chemische fabriek Solvay aldaar. Je vaart er tussen de fabriek en hoge wallen van de afvalwatermeren door. Wat een overgang. Gelukkig wordt het daarna weer mooi en meren we eind van de middag af in de verrassend leuke plaats Dole. Veel leuke muziek, 26°C, windstille avond.

Op de Doubs is meer scheepvaart, dus de sluizen duren wat langer. Wel meer afmeerplekjes, soms varen we delen over het kanaal. De tunnel van Thoraise (185 meter) is voorzien van een ledlichtshow en watervallen voor de in- en uitgang. Die stoppen als je de tunnel in- of uitvaart. Hopen we dan maar! Er zijn veel ijsvogeltjes, maar je moet wel snel kijken om ze te zien.

Bij Besançon gaan we door sluis Tarragnoz 50, welke ons direct in een grotachtige tunnel



voert, onder de citadel door. Om in Port Fluvial d'Agglomeration Du Grand Besançon (pfff) te komen, moeten we nog wel even zelf aan de bak met de handbediende sluis St. Paul. Er is veel te zien hier en een bezoek aan de citadel is een must. Het zijn maar 400 treden, (voor de luiaards onder ons, er rijdt ook een bus) bij 30°C en een strak blauwe lucht.

Na vertrek doen we nog een rondje om Besançon en gaan dan voor de 2<sup>e</sup> keer door de tunnel, richting Rhin over de rivier de Doubs. Wel zaak om met een goede kaart te varen, de rivier is niet over de volle breedte bevaarbaar en betonning is summier. Wel weer een prachtige omgeving, ook zit hier veel vis.

Bij de kruising met de rivier Alan verlaten we de Doubs. Na inleveren van het bedieningskastje bij sluis Fontenelles 8 krijgen we begeleiding voor de sluzentrap. We zijn in dit kanaal/rivier nu 177,04 meter geklommen en gaan nu afdalen naar de Rijn. Weer via twee sluzentrappen met 10 sluisen in de eerste en 10 in de volgende.

In Mulhouse meren we af in het Vieux Bassin (niet te drinken) en we bezoeken het geweldige mooie spoorwegmuseum. Heen met de moderne tram, terug met de ziekenwagen van de pompiers. Mag ik even 2½ dag in een ziekenhuis verblijven. Dan breekt er brand uit en kan ik weer weg. Maar dat is een ander verhaal.

Na de laatste sluis van Canal Rhône aux Rhin zijn we 105,58 meter gezakt. Via het brede kanaal Huningue gaan we nu naar Niffer aan het Canal d'Alsac (= de gekanaliseerde Rijn). Breed, schoon en diep, heerlijk. Daar gaan we in de bergvaart. Nog één sluis en 16 km en we zijn in Marina Dreiländereck in Basel. Het water stroomt met 8 km/uur door de haven, dus met de stroom op kop afmeren.

Leuke stad en iedere leeftijd zwemt hier met medeneming van kleding e.d. in waterdichte drijfzakken met de stroom mee in de Rijn langs de boulevard en loopt terug. Er ligt speciale blauwe betonning waar de scheepvaart weg moet blijven. Wel een peperdure stad.

Maar we zijn er nog niet. We gaan verder 20 km. stroom op (dus langzaam) via sluis Birsfelden en sluis Augst naar Rheinfelden,

waar bij km 149,5 het voor ons ophoudt, bij de oude brug. Het wordt te ondiep voor ons. We stoppen de motor en laten ons teruggedrijven, terwijl we onderwijl lekker zwemen, naar sluis Augst. Voor sluis Birsfelden duiken we Yacht Club Hörnle in. Ook hier schoon zwemwater op stroom (en een Aldi aan de Duitse kant). Dan galopperen we met 20 km/uur stroom af weer naar Basel voor nog één nachtje in de Marina.

Dan gaat de tocht toch richting huis, nog maar 700 km Rijn! Via 5 sluisen (verval tot 15,5 meter), een overnachting in Weisweil en nog 3 stuks sluisen komen we in Strasbourg in jachthaven Bateau Koejak. Strasbourg heeft een prachtige oude binnenstad en puilt uit van bloembakken. We doen lekker toeristisch. Via de Zuidsluis weer naar buiten om in Kehl even diesel te tanken. Alleen sluis Gamsheim en Iffezheim liggen nu nog tussen ons en Rheden. Dan zijn we op de Freifliessende Rhein en krijgen zo'n 8 km/uur stroom mee. In Speyer brengen we bezoek aan het Technik Museum, een aanrader voor iedere (hobby)technicus en de familie.

Hier vandaan denderen we door tot St. Goar, bij de Lorelei. Deze dag varen we 157 km in 10 uur. Ik wil toch wat doordrukken om thuis de huisarts te bezoeken, hoewel ik me goed voel. Toch lopen we rond de Lorelei nog vele kilometers en 700 traptreden.

Dan trekken we door tot Keulen, onderweg van de omgeving genietend. Ja, dan gaat het kriebelen.

Van Keulen knorren we naar Krefeld voor een rustige middagstop van een uur en varen dan door tot Wesel. Het laatste stuk gaat naar Emmerik (verse broodjes), Bijland (diesel) en op 18 juli om 14.25u zijn we weer bij De Engel.

*Wij zijn twee maanden weggeweest, we hebben heel veel gezien. Het was een prachtige reis (op een klein hikje na in Mulhouse) met veel warm weer. Mocht iemand deze tocht of een deel ervan ook willen maken, zorg dan altijd voor een zo vol mogelijke dieseltank en houd rekening met het af en toe plantenvrij maken van de schroef en koelwaterfilter.*

*Wij hebben: 2227 km afgelegd  
381 sluisen gehad en 11 tunnels  
275,7 draaiuren gemaakt*

## Ook een beetje onze haven

door Henk en Tonny van den Berg

Er zijn van die plaatsen, op onze blauwe planeet, die je, na ze ontdekt te hebben, constant het gevoel geven dat je er weer naar terug moet na een bezoek. Zo hebben wij twee van die plekjes, en een ervan is een haventje langs de IJssel genaamd "De Engel", dat we 20 jaar geleden ontdekten. Dat ontdekken ging overigens niet geheel vlekkeloos. We hadden gehoord: "Als je eens langs de IJssel vaart moet je eens aanleggen bij De Engel, het haventje bij De Steeg, vlak bij de betonfabriek de Meteor". We lagen met ons bootje op de plas in Oosterbeek, dat kon toen nog want je werd er toen nog niet geterroriseerd door raceboten en waterscooters.

Wij op de fiets, best een flink stuk richting De Steeg en ja hoor, gevonden, we fietsten de stoep af richting de haven, en geloof het of niet, ik zei: "Dit is niets, ik heb het wel gezien." Wij terug naar Oosterbeek.

Het jaar daarna, we waren net op de IJssel, zegt mijn vrouw: "Zullen we er toch eens binnen varen?" Zo gezegd, zo gedaan, en we hebben er toen een paar dagen met veel plezier doorgebracht en ontdekt dat je er heel mooi kan wandelen en rondfietsen, wat we graag doen. Zo is de gezamenlijke liefde voor dat leuke haventje ontstaan en we brengen er ieder jaar wel wat dagen door.

We zijn een jaar of acht geleden een keer vreemd gegaan en het Maasje opgevaren, ook mooi, maar al die kribjes en koeien heb je snel gezien, dus bleef het bij die ene keer. Tot negen jaar geleden kwamen we hier met ons vorige bootje de "Oase", sommigen weten dat misschien nog wel, die vlet met de twee groene kano's op het dak. We hoorden dan vaak: "Kijk, dat zijn die mensen met die groene kano's", dat vonden we altijd leuk.

Ook leuk is het volgende te vertellen. Op een gegeven moment was er een andere havenmeester, genaamd Geert, met zijn vrouw Stien en niet vergeten die lieve poedel die zo leuk verwaand keek en kon ziten, waarvan we de naam zijn vergeten. Op een avond zei Geert tegen ons: "Gaan



jullie ook mee klootschieten hier aan de andere kant in het bos?". Dus wij mee en op een gegeven moment kwamen we terecht op dat stukje weiland waar wat koeien op liepen. Ik was aan de beurt en net voor ik wilde gooien zag ik een verse koeienvlaai. Ik dacht: "Die kans krijg ik nooit meer", en pleur die bal er middenin "PLATS" en zei: "Ja, de volgende moet." Nu komt het, ik vergeet nooit meer de woorden die Geert toen zei, die luiden: "Zo, die Sliedrechter heeft zijn visitekaartje ook afgegeven, *ha,ha,ha*".

Wat we hier ook waarderen is de altijd hartelijke en behulpzame ontvangst, dat was bij Ab, bij Geert en Stien, en niet te vergeten Harm en Alie, en dat is nu bij Hans ook zo. Een leuke en spontane havenmeester, zo iemand noemen ze bij ons in de buurt een fijne gosert. Ons oude bootje, dat nu van onze zoon is, komt hier ook wel eens en heeft hier dit jaar ook nog een paar dagen gelegen. Alles wordt hier zelf gedaan, net als bij ons met vrijwilligers.

Wist u dat er een schoffelende, harkende en vegende encyclopedie op het haventerrein werkt, genaamd Theo? Ik meen dit echt. Wil je wat weten over het sterrenstelsel of over de maan, we weten allemaal dat de eb en vloed veroorzaakt worden door de maan, maar Theo vertelt precies waardoor dat gebeurt. Over actuele zaken in de wereld, het maakt niet uit. Jaren terug leerden we Theo kennen, na veel uitleg over alles en nog wat, vroeg ik aan hem: "Theo, weet je waarom een ijzeren boot drijft?", dus Theo vertelde: "Dat heeft met de wet van

Archimedes te maken, de opwaartse kracht van het gewicht van de verplaatste vloeistof etc.". Toen zei ik: "Nee hoor, een boot is van drijfijzer gemaakt, want als je een stuk gewoon ijzer in het water gooit zinkt het". Theo keek mij eens aan en schudde zijn wijze hoofd en schoffelde verder. Ik weet nog steeds niet wat hij toen dacht, al heb ik wel een vermoeden.



Onze huidige boot heet "Bahati Njema", deze naam verdient enige uitleg. Ik kan wel zeggen: "Als u het wilt weten kijk dan even op de bestellijst van de Chinees naar nr. 24", maar daar maak je geen vrienden mee, ha, ha, ha.

Ik begon dit stukje met te vertellen dat we twee plaatsen hebben ontdekt waar we telkens graag naar terug willen, welnu, de andere plaats is een land, namelijk Kenia en in het bijzonder de oostkust aan de Indische Oceaan, dus zo ongeveer Mombasa, een superland met een geweldige bevolking. De taal die ze daar spreken is Kishwahili en daar komt de naam Bahati Njema vandaan.

Het betekent Good luck, veel succes, het gaat je goed enz. Ze noemen ons daar wel eens de blanke Kenianen, maar het is verder niets bijzonders hoor, want er zijn meer mensen die een soort tweede thuisland hebben.

Er schijnt ergens langs de IJssel (en nu moet ik dit even zachtjes opschrijven, zodat niet iedereen het hoort, want ik weet niet of het wel waar is) een havenmeester te zijn die een halve Canadees is, hij schijnt ook Hollands te spreken en heet gewoon Hans. Nu willen wij de volgende zomer op zoek naar dat haventje met die halve Canadees als havenmeester, dus we zijn nu al benieuwd waar we dan weer terecht komen.

Hartelijke groet van Tonny en Henk en veel Bahati Njema.

## What's in a name?

door Peter Visser

*Veel schepen hebben intrigerende namen.*

*In deze rubriek wordt leden van De Engel gevraagd de naam van hun schip te verklaren.*

Mag je nou de naam van een schip wel of niet veranderen? Dit was al gauw het onderwerp van gesprek toen ik bij Hennie en Alwine Berger aan boord stapte om hun te vragen naar de achtergrond van de naam van hun schip. Hoewel er beweerd wordt dat een schip herdopen ongeluk over het schip afroept, leveren Hennie en Alwine het bewijs van het tegendeel.

Hun huidige schip, een Grouwster vlet met de naam KLUIT, is op dit moment de laatste van een aantal kluiten en kluitjes, die eerst allemaal anders geheten hebben.

Met die laatste is het allemaal begonnen, een pieremachochel, nog niet een echt schip, maar wel het eerste bootje in de familie. En dan wil iedereen natuurlijk meevaren. Met de hele kluit op een kluitje in de boot. De naam voor je boot is dan al gauw gevonden. Logisch toch? Sindsdien zijn al hun boten omgedoopt tot kluiten en ze hebben mooie en behouden vaarten gemaakt.

Hoezo niet omdopen? Deze KLUIT laat zich op een mooie avond misschien wel in het riet sturen maar laat zich niet belazeren.







## TEGELZETTERSBEDRIJF van der Teems vo

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 • www.debuitenzaak.nl



## TEUNISSEN MARITIEM

VOOR AL UW SCHEEPSELECTRONICA

Uitmaat 1B, 6987 ER Giesbeek - 06-646638360

[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  
familie-recept 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 19.40 uur geopend.  
Wij sluiten om 20.00 uur.



Groenestraat 1 - Rheden - Tel.: 026-4951382

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

## Ervaringen met het AIS

door Jan Huisman

Nu het *Automatische Identificatie Systeem* (AIS) zowel voor de zeevaart als voor de binnenvaart verplicht gesteld is zou dit ook van de jachtenschipper een nuttig instrument kunnen zijn.

### Wat is AIS?

Een beroepsvaartuig moet tegenwoordig voorzien zijn van een *transponder*, dat is een combinatie van een zender en een ontvanger, die op vaste tijden een signaal uitzendt met de scheepsgegevens. Het systeem maakt communicatie tussen vaartuigen en met de wal gemakkelijker en dient voor de veiligheid, ter voorkoming van aanvaringen. Kort samengevat bevat een AIS transponder een zender en een ontvanger die gebruik maken van de marifoonantenne, en een ingebouwde GPS. Er is geen aanvullende opleiding of certificaat nodig voor het AIS. Als u een basiscertificaat marifonie hebt kunt u een MMSI-nummer aanvragen bij Agentschap Telecom. Om rechtstreeks marifooncontact met het MMSI-nummer van een ander schip te mogen opnemen (*selective call*) moet u wel het Marcom-B certificaat hebben.

### Scheepsgegevens

Zie het voorbeeld van de "Pacific Pearl". De informatie die uitgezonden wordt is o.a. naam van het schip, positie t.o.v. het eigen schip, kleinste naderingsafstand, koers en vaart, VHF roepnaam, IMO en MMSI-nummer. De radiosignalen kunnen worden ontvangen door AIS-transponders

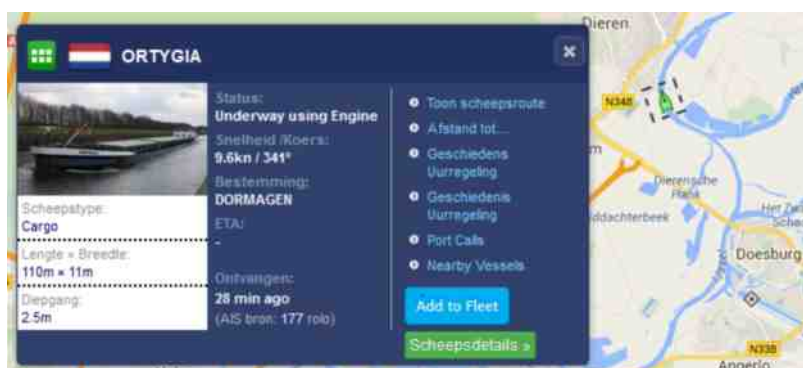
die op andere schepen zijn geplaatst of op walstations. De ontvangen informatie kan worden getoond op het eigen scherm van het apparaat of op een kaartplotter, waarbij de positie van het andere schip op dezelfde manier kan worden getoond als op een radardisplay. Ook stilliggende navigatie-hulpmiddelen zoals boeien kunnen voorzien worden van een AIS-transponder, zodat ze zichtbaar worden op het AIS-schermpje.

### Walstations

Door middel van landelijk dekkende walstations kunnen de signalen worden opgevangen die door schepen met een AIS-transponder worden uitgezonden. Met de zo verkregen gegevens kunnen verkeersprognoses worden opgesteld voor bijvoorbeeld sluisplanningen. In Nederland zijn 46 van deze stations geplaatst, waarmee vrijwel geheel Nederland "gedekt" is.

Op de website

<https://www.marinetraffic.com/nl/> zijn alle schepen met AIS te zien. Als voorbeeld de "Ortygia", afvarend op de IJssel bij Dieren. Via deze site zijn allerlei gegevens over het schip te verkrijgen. N.B. de gegevens op deze site zijn niet actueel, ze worden niet "real time" bijgewerkt.



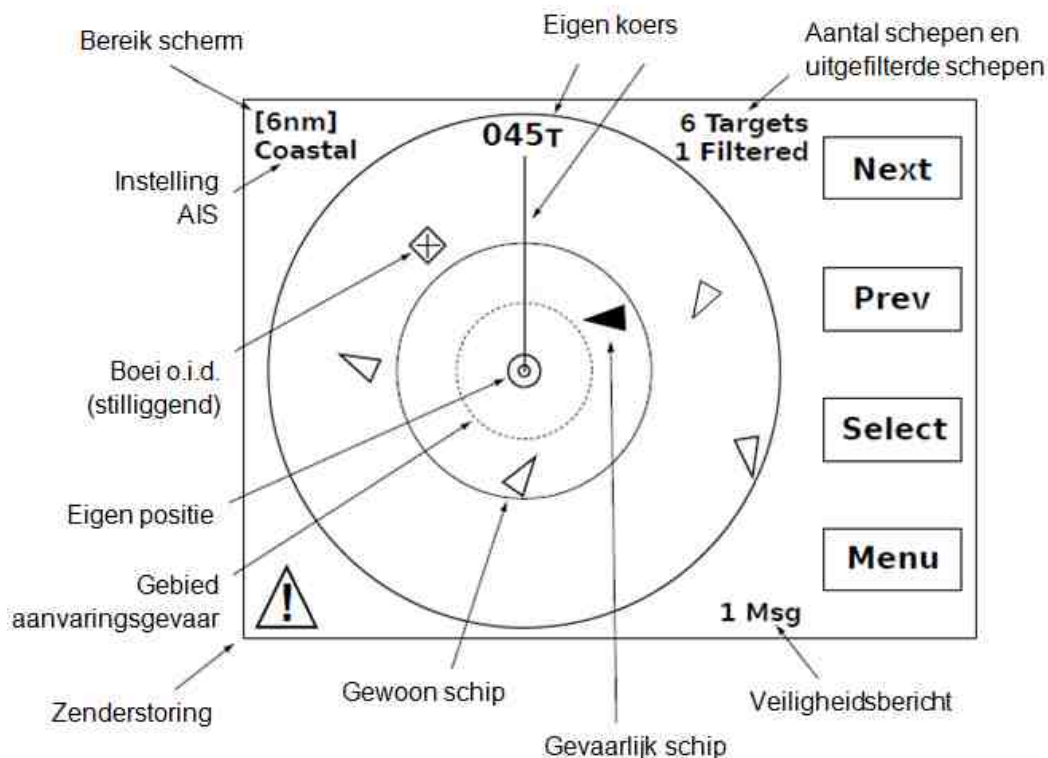
Voorbeeld scheepsgegevens op marinetraffic.com

### De techniek

Het AIS-signaal wordt via de VHF-kanalen AIS 1 (161.975 MHz) en AIS 2 (162.025 MHz) uitgezonden. Er is geen aparte marifoonantenne nodig; via een speciale splitter wordt de bestaande marifoonantenne gebruikt. Als de marifoon gebruikt wordt is het AIS tijdelijk uitgeschakeld. Hoe vaak het AIS-signaal wordt verstuurd is afhankelijk van de snelheid van het schip; hoe langzamer het schip vaart, hoe langer het interval tussen twee berichten mag zijn,

PACIFIC PEARL				
BRG	<b>275M</b>	RNG	<b>4.46nm</b>	Menu
CPA	<b>0.09nm</b>	TCPA	<b>8:45</b>	
COG	<b>310T</b>	SOG	<b>12.4K</b>	CPA
HDG	<b>315T</b>	ROT	<b>R 5°/min</b>	
IMO	3923781	MMSI	270128210	List
CALL	ZL3AB	CLASS	A	
ETA	12/28 04:30			Home
DEST	PAPEETE TAHITI			
105m Tanker (Hazard: C)				
4.6m Draft, 18m Beam				
Restricted maneuverability				
S 08° 50.068		W 140° 15.014		
Received 00:07 ago				

Voorbeeld van de scheepsgegevens op AIS



Voorbeeld van een AIS-scherm met vijf schepen en een boei, één schip komt in het gebied voor aanvaringsgevaar.

met een maximum van 3 minuten. Zeer snelle schepen zenden hun gegevens om de 2 à 3 seconden. Schepen die afgemeerd liggen of ten anker zenden slechts 1 x per 6 minuten.

De AIS-standaard beschrijft twee AIS-apparaten:

- *Class A* – voor gebruik op alle zeegaande schepen en binnenvaartschepen.
- *Class B* – een daarvan afgeleid goedkoper apparaat met een beperkte functionaliteit en minder zendvermogen, bedoeld voor de pleziervaart.

Er zijn apparaten met een schermje en "blinde" apparaten die op een computer of een elektronische kaart aangesloten worden.

### AIS en radar

Het AIS heeft enkele voordelen ten opzichte van radar. Het systeem kan als het ware "om de hoek" kijken, het heeft geen last van bruggen en hoge gebouwen. Verder kan er volstaan worden met een veel eenvoudiger basisstation dan bij radar. Er is geen zender met een hoog vermogen nodig en evenmin een roterende antenne; een eenvoudige sprietantenne volstaat. Er is ook een nadeel. Alleen schepen met een (ingeschakelde en werkende) transponder aan boord worden "gezien". Aangezien AIS niet voor alle scheepstypen verplicht is (pleziervaart) zal

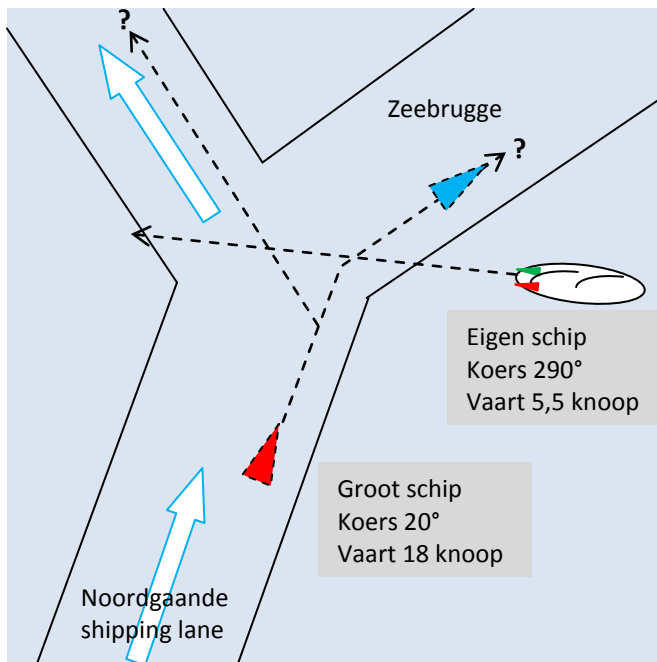
er altijd scheepvaartverkeer zijn dat door het AIS niet "gedekt" wordt (in het jargon "blindgangers"). Daarom mag het AIS in de professionele vaart niet als zelfstandig systeem gebruikt worden, maar alleen als aanvulling op radarsystemen.

De AIS-informatie wordt dan samengevoegd met de radarinformatie en afgebeeld op het radarscherm, tegenwoordig vaak geïntegreerd met een elektronische navigatiekaart.

### Onze eerste ervaringen

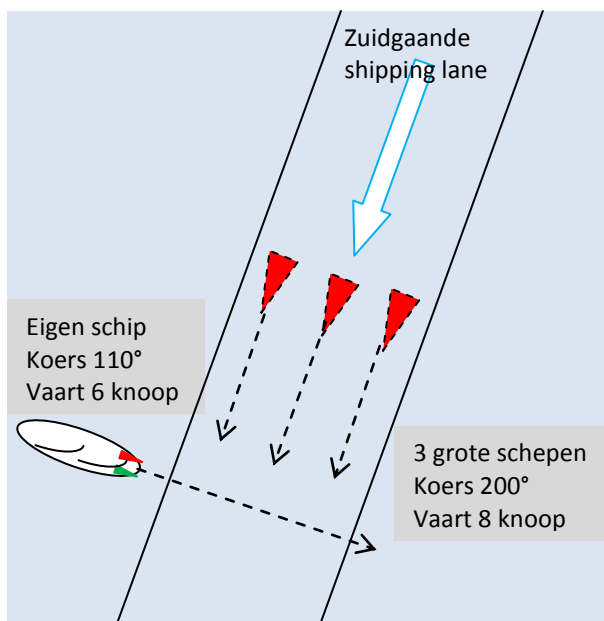
In juni 2015 zijn wij naar Londen gevaren, via de route *IJmuiden-Oostende-Ramsgate-Sheerness-Londen*. Je moet daarbij op zee een paar keer een scheepvaartroute ("shipping lane") oversteken. Je voorliggende koers moet dan haaks op de shipping lane zijn, maar dat kan niet bij een splitsing van de shipping lane, zoals die bij Zeebrugge. Zo kwam het dat een groot noordgaand containerschip voor ons een aanvaringsgevaar vormde. Ik wist niet of dit schip zou afslaan naar Zeebrugge of dat het noordwaarts zou gaan. Aangezien je de naam, de snelheid en de koers van het tegemoetkomende schip op het schermje ziet, kun je het schip met zijn eigen naam aanroepen op marifoonkanaal 16. Ik kreeg meteen antwoord en we gingen over op kanaal 06. Ik meldde mij met mijn scheeps-





naam (*sailing yacht Happy Hours*) en stelde voor elkaar “stuurboord-stuurboord” te passeren. Dit werd akkoord bevonden en nadat ik wat naar bakboord was uitgeweken passeerden we elkaar op ruime afstand. Het feit dat ook dat schip ons op het AIS kon zien, met onze scheepsnaam etc., betekende dat we direct een serieuze reactie kregen, “groot” en “klein” speelde hier niet.

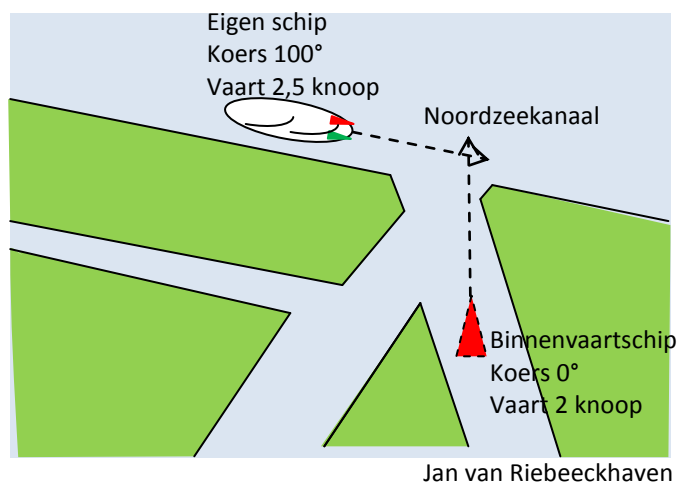
Op onze terugreis kruisten we drie schepen die naast elkaar in de zuidgaande shipping lane voeren, met een onderlinge afstand van een halve mijl. We zouden ruim voor de eerste twee langs gaan. Dat kun je lang van te voren al zien omdat het AIS een vector (lijn) kan tonen die aangeeft waar je elkaar gaat passeren. Ook wordt daarbij aangege-



ven wat de minimale passeerafstand wordt (*CPA, closest point of approach*), en het tijdstip waarop je de CPA bereikt. Voor de eerste twee schepen was de CPA ruim voldoende, maar voor het derde schip werd het wat krap. Zodra we de eerste twee gepasseerd waren stuurden wij 20 graden naar bakboord, om achter het derde schip langs te varen. Onmiddellijk werden we opgeroepen door Dover Coastguard, met de opmerking dat wij onze koers veranderd hadden (*“you altered your course”*) en de vraag: *“what are your intentions?”* (wat ga je doen?). Wij antwoordden dat we koers veranderd hadden om voldoende CPA met het derde schip te hebben, en dat was ok voor Dover Coastguard. Het gaf wel aan hoe goed je in het Kanaal in de gaten gehouden wordt!

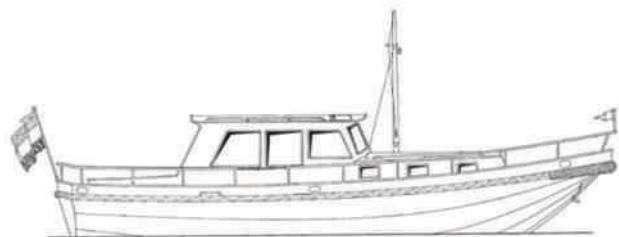
### AIS op de binnenwateren

Ook op de binnenwateren kan het AIS erg handig zijn. Wij zeilden met een matige westenwind op het Noordzeekanaal, op ons gemakje van IJmuiden naar Amsterdam. Toen we de Jan van Riebeeckhaven passeerden hoorden we een binnenvaartschip zich melden bij havendienst Amsterdam: *uitvarend uit de Jan van Riebeeckhaven, bestemd voor de stad*. De havendienst antwoordde: *“er zit een jacht voor de monding”*. Wij zagen het schip op het AIS, het was echter nog niet zichtbaar in de havenmond. Wij meldden ons en zeiden dat we de motor zouden bijzetten. “Dank, Happy Hours, we gaan achter je langs”.



**Onze conclusie:** Het AIS biedt een belangrijke bijdrage aan de veiligheid op het water. Wij willen het niet meer missen.

# JACHTWERF DOESBURG



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

- |                        |              |
|------------------------|--------------|
| schilderwerk -         | - ijzerwerk  |
| motoren -              | - airco & CV |
| boegschroef -          | - omvormer   |
| vuilwatertank -        | - generator  |
| aanpassing interieur - | - teakdek    |

**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

Zuthphensestraatweg 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.



## Gewoon een ingeving .....

door Peter Visser

*Soms ontdek je zomaar onverwachte en verrassende hobby's of vaardigheden bij mensen. Theo Wischmann, onze gewaardeerde vrijwillige tuinman en terrein-onderhoudsman is zo iemand. "Je moet eens bij hem thuis gaan kijken", zei iemand mij en ...*

Wauw ... , dat was het eerste wat ik kon uitbrengen toen ik bij Theo de kamer binnenstapte. Tegenover mij stond een 2.70 meter lang model van de Titanic, tot in de details uitgewerkt. De kamer, een mini *Harland and Wolff*-werf, wordt geheel door dit schip gedomineerd.

Na zijn pensionering als chauffeur bij Van Gent en Loos zocht Theo, zoals zoveel gepensioneerden, 'iets te doen'. En dan ga je dus de Titanic nabouwen. Hoezo? "Nou, het was gewoon een ingeving".

Een tekening, foto's en boeken vormden de leidraad aan de hand waarvan Theo werkte. Geen bouwdoos, voorgevormde houten delen of onderdelen, alles zelfgemaakt met een grote dosis vindingrijkheid. De Titanic was een 'vierpijper'. De schoorstenen bijvoorbeeld, heeft Theo gemaakt uit pvc-buis, dat onder heet water in de juiste vorm gedrukt is.

Een klus was het wel om alle Engelse maten om te rekenen naar het metrieke stelsel. Klaar is de boot nog lang niet; technische installatie, servomotoren voor de afstandsbediening van de stuurinrichting en de aandrijving moeten nog aangebracht worden.

Na bekomen te zijn van alle details over de bouw van dit prachtige werkstuk kreeg ik, naborrelend, nog een lesje Maritieme Geschiedenis over de werkelijke oorzaken van de ondergang van dit majestueuze schip.

Theo, succes met de afbouw.





# 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**

## Black Rose gespot door Inge Kroonsberg

Op onze tochten door Frankrijk hebben wij al vele van oorsprong Nederlandse boten gezien, waarvan sommige voor ons heel bekend zijn, zo ook in Froncles aan de Marne.

Op een afstand zagen wij een Black Rose liggen en dachten meteen: "Dat is net zo'n boot die de familie Blok ook heeft gehad". Sterker nog het "was" de boot van Harry en Gonda. De houten naamborden zaten er nog op, ook achterop het bordje "Dieren".

Helaas was er niemand aan boord.

Bij het voorbij varen spiegelde de romp van de boot je tegemoet. Snel de camera gepakt en een foto gemaakt om de vorige eigenaar hopelijk te plezieren, wat later ook bleek.

Als je een boot verkoopt hoop je altijd dat hij naar een liefhebber gaat en dat gaat in dit geval ook op.

Aansluitend op het bovenstaande heb ik Harry en Gonda gevraagd hoe zij in het bezit zijn gekomen van de Black Rose en wat de reden was van verkoop.

Hieronder volgt hun verhaal.



## Black Rose door Harry Blok

Ons schip was een overnaads gelaste spitsgatkotter van ruim 9 meter, gebouwd op de werf van Vroegh en Alblas in Zwijndrecht. Een werf, waarvan de twee werknemers (Kees en Henk) tevens de eigenaars waren. Van zulke directe lijnen ben ik voorstander, weinig overhead en zo, en dit zou ook, zo bleek later, veel gemakkelijker werken.

Alhoewel het ontwerp van het scheepje ons aanstond waren er toch nog wel enige verlangens van mijn vrouw, die dapper meedacht en af en toe de beide bouwers tot diep nadenken dwong. De achterkajuit werd bijna een struikelblok. Kees was hier fel tegen, zijn argument: "Zo verpest je het hele ontwerp." Maar mijn vrouw hield haar poot stijf en Kees ook.

Dus dat was dat en we gingen weer naar huis zonder boot. Ik boos, maar mijn vrouw was optimistisch: "Wacht maar af, ze hebben ons telefoonnummer."

En ze kreeg gelijk, we werden gebeld om nog eens langs te komen en jawel hoor, op de achterkant van een sigarendoos kwamen we tot een ontwerp waar Kees mee kon leven: "Ja, dan verplaats ik spant 11 wel naar voren, maar dan wordt de motorruimte wel wat kleiner." En zo werden we eigenaar van een prachtboot waar we ruim twintig jaar mee gevaren hebben. Helaas zijn we nooit in Franrijk geweest. We waren dat wel van plan, maar er kwam altijd wel wat tussen.

Om gezondheidsredenen moesten we afscheid nemen van ons schip. Dit deed pijn. En dan krijg je een mail, ons schip is gespot, afgemeerd aan een kantje in, jawel, Frankrijk. Het weerzien deed even pijn in mijn onderbuik, maar we waren toch blij dat we haar weer zagen. Zo goed onderhouden, het groen blonk zoals het hoorde en haar eigen naam was met fiere witte letters op de romp geschilderd:

*Willemien*



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



Volg ons op Facebook: Slijterij van Baal

**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.FIXETRHEDEN.NL](http://WWW.FIXETRHEDEN.NL)**

# 金城酒樓

CHINEES - I NDISCH RESTAURANT

## 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

Oudhijzer

Talamex

Topcraft

Yamaha

Zodiac

**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)





## Waddinxveen, 4 juni 2015, ± 15.00 uur

door Peter Visser

Op een terras aan het water in Waddinxveen genieten de mensen van een drankje.

Op de Gouwe is het een komen en gaan van jachtjes en beroepsschepen. Het is een mooie dag dus het is druk op het water. De schippers voldoen aan het verzoek van Rijkswaterstaat om in verband met de drukte elkaar niet voorbij te lopen maar in konvooi te blijven varen.

Eén van die schippers is Jan Wieggers op zijn Atlantis. Achter hem, als hekkensluiter van het konvooi, een beroepsschip.

De drukte eist veel aandacht van de schippers, van tijd tot tijd kijkt Jan achterom; alles gaat goed.

Dan beginnen de mensen op het terras wat onrustig te worden.

Dat beroepsschip komt toch wel erg dichtbij dat jachtje ...

Ze staan op, beginnen te roepen naar het beroepsschip, ze zien wat er gaat gebeuren. Het grote schip stoomt onverstoorbaar door. Twee man maken zich klaar om het water in te springen en indien nodig als redders op te treden.

Op de Atlantis voelt de schipper plotseling een enorme dreun. Zijn schip helt naar stuurboord, het water komt door de deur van het stuurhuis naar binnen. Hij roept Annie, zijn partner die onder in het schip is en denkt dat hun laatste uurtje geslagen heeft. Het anker van het beunschip scheurt door de bakboordsreling en -opbouw wand van de Atlantis.

Tegelijk, in een reflex, gooit Jan de Atlantis vol in de achteruit. Hiermee heeft hij voorkomen dat de Atlantis dwars voor het beunschip kwam te liggen. Je moet er maar beter niet aan denken wat er dan gebeurd was. Jan heeft zijn boot naar de wal gestuurd waar de opvarenden van de Atlantis door politie en getuigen opgevangen zijn.

***Jan en Annie bedanken alle leden van De Engel voor hun belangstelling en medeleven.***

### **Scheepsverklaring: Motorjacht "Atlantis"**

*Tijdens onze vakantie zijn we overvaren door een beunschip op de Gouwe bij Waddinxveen.*

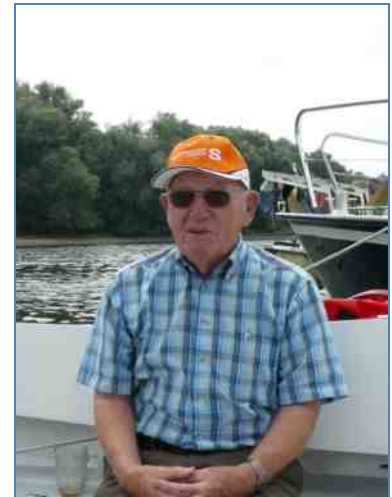
*Onze koers was ruim over de goede helft (stuurboord) van het vaarwater. Wij hebben dat schip een tijdje in de verte achter ons aan zien komen. Ik dacht dat hij ons niet voorbij kon varen omdat het op dat moment heel druk was. Wij hadden een stremming gehad voor de brug van Boskoop en wij voeren in konvooi in de richting Waddinxveen. Het was erg druk en we waren op één na de laatste in het konvooi. Hoewel er veel beroepsschepen en jachten voor ons voeren, hebben we zo veel als mogelijk achterom gekeken. We hadden weinig snelheid. Plotseling voelde ik een hevige schok. Ik had geen idee wat er gebeurde en zag ineens de voorsteven van het beunschip. Ik was verstijfd van schrik en dacht dat dit ons laatste moment zou zijn.*

*Maar gelukkig, zoals de politie later beaamde, kon ik door vol achteruit te slaan weggelopen bij de voorsteven van het beunschip. Daarna ben ik naar de kant gevaren. De "Atlantis" heeft aan bakboord zware schade opgelopen door het anker van het beunschip. De schipper vertelde dat hij mij niet had gezien. Hierdoor heeft hij ook geen geluidssignalen gegeven of de marifoon gebruikt.*

*De marifoon van de "Atlantis" stond standby.*

*Aldus naar waarheid geschreven,*

*J.G.Th. Wieggers, Mvr. Versteeg-Duyts.*



## Met de Kluit erop uit

Hennie & Alwine Berger

Als de dagen net beginnen te lengen maken we al weer vaarplannen voor het vaarseizoen. Ook dit jaar hebben we een prachtige grote tocht gemaakt over de grens. Na deze tocht weer even de vaste wal geproefd, maar we hadden nog niet genoeg van het varen. We hadden er nog zin in, maar niet al te veel tijd dit keer. Hoewel wij wat meer tijd vrij kunnen maken om lange tochten te maken is het zeker mogelijk om een lange afstand te leggen in relatief weinig tijd, mits kapitein en bootsmaat er niet tegenop zien om lange tijd achter elkaar te varen! Want de bestemming bereiken is leuk, maar ook tijdens de vaart ernaartoe valt er volop te genieten. Zeilers doen niet anders?

Zo vertrokken wij woensdagmiddag 29 juli om 15.45 uur uit de thuishaven, zon werd afgewisseld door wolken en regen, maar de vooruitzichten waren veelbelovend. Om 18.15 uur aangelegd voor de sluis van Driel, een prachtig plekje, mooi uitzicht op landgoed Duno en met de marifoon op uitluisterstand, veel te horen en zo veel te vernemen van de vaarplannen van de beroepsvaart.

Donderdag 30 juli vertrek om 10.00 uur. We maken een lange vaardag en nemen drie sluizen, om 18.00 uur leggen we aan in Schoonhoven. De haven net voor het centrum van deze zilverstad is prachtig opgeknapt met mooie steigers en goede voorzieningen. Vrijdag 31 juli gooien we de trossen los. Om 09.00 uur en om 17.45 uur dobberen voor de bruggen van Haarlem. Deze worden om 18.00 uur weer bediend en we varen in konvooi door Haarlem. Om 18.30 uur nemen we onze ligplaats in aan de kade, tegenover het havenkantoor met de naam Drostekade, vernoemd naar de voormalige cacao-fabriek. Hier verblijven wij vier nachten en krijgen we opstappers. Het weer krijgt inmiddels een negen! We fietsen naar Bloemendaal en Zandvoort en genieten van alle vrolijkheid aan zee, maken met onze opstappers een vaarrondje door het Groene Hart en zwaaien maandagavond onze gasten uit. Dinsdag vier augustus heeft het weer een kleine inzinking, we nemen



water en voedsel in en varen om 12.00 uur weg uit gezellig Haarlem.

Om 15.45 uur varen wij Alkmaar binnen en we leggen langs de lange kade aan. We zitten net aan onze aankomstversnapering als er ineens bekend volk voor de boot staat: mede-Engelen Getty en Paul Spaargaren. We laten hen meegenieten in ons aankomstritueel en we gaan met z'n vieren lekker buiten de boot eten bij de Griek. Het is inmiddels alweer voorzichtig terrasweer. Na afloop nog even een afzakkertje bij Getty en Paul met een prachtig muziekje op de achtergrond en dan nemen we afscheid. Zij blijven nog een aantal dagen in Alkmaar, wij varen de volgende dag weer verder.

Woensdag 5 augustus richten wij de boeg verder naar het noorden. We maken een mooie tocht binnendoor en varen in ruim vijf uur naar Medemblik. Met passen, meten en bereidwilligheid van een andere schipper, die iets opschuift passen we nog net aan de kade in de buitenhaven. Het is prachtig weer en er is veel bedrijvigheid. Medemblik is een prachtige bestemming om zowel vanuit het binnenland als vanaf het IJsselmeer aan te doen.

De weersvooruitzichten zijn top, dus we besluiten donderdagmorgen om naar Texel te varen. Om 11.00 uur vertrekken we, weinig wind, dus belaagd door vliegjes op het IJsselmeer! Om 13.00 uur door de sluis van Den Oever en om 15.00 uur aangelegd in de waddenhaven van Texel, Oudeschild. We krijgen een prachtige, prominente plek aan een kopsteiger.





Het is echt "eilandweer", volop zon en een matig briesje en niet zo bloedheet als op het vaste land. We huren voor twee dagen en e-bike en leggen ruim 100 kilometer af. Crossend langs de Wadden- en Noordzee en door het binnenland van Texel. Zien we van alles varen en vliegen. Echt GENIETEN!



Op zaterdag spotten we nog twee Engelen, Marlies en Wim Lingeman, zij varen weg uit de waddenhaven en varen langs ons heen, dit keer blijft het bij zwaaien en groeten.

Na drie nachten Texel vetrekken wij op zondag met het tij mee naar Kornwerderzand. Het is superdruk bij de sluis, maar we hebben mazzel. Onze bestemming van vandaag wordt Stavoren. Een tocht, inclusief wachttijd voor de sluis, van vijf uur. De volgende dag varen we over IJsselmeer en Ketelmeer naar de IJssel en leggen aan in Deventer. Een lange tocht, maar ook weer een prachtige trip met fantastisch weer. Het nieuwe clubhuis/havenrestaurant is een echte aanrader. Gastvrij, mooi terras en een lekkere hap. Ook hier komen we weer een Engel-lid tegen, Bas Nadorn is ook op terugvaart naar de thuishaven.

Dinsdag 10.15 uur vetrekken wij voor het laatste traject naar de thuishaven en leggen om 15.00 uur aan. Totaal ± 560 kilometer afgelegd in 13 dagen, 8 verschillende havens/ligplaatsen aangedaan en 54 uur gevaren.

Over de (vaar)ervaringen van onze lange tocht in het voorjaar/zomer door Duitsland verhalen wij graag in het volgende Steigernieuws.







## Nieuws over de Website

Als wordt gesproken over techniek heeft dat voor iedereen wel een andere betekenis. Het is logisch dat binnen de watersport al snel wordt gedacht aan techniek aan boord zoals aandrijving, besturing, navigatie, enz. Ook bij stuwen, bruggen en sluzen draait het voor een groot deel om al of niet computergestuurde techniek. Het is prachtig te zien hoe soepel het allemaal loopt. Wij als watersporters hoeven ons gelukkig geen zorgen te maken over de werking van dat alles. Het werkt gewoon.... of niet .....? In de meeste reisverslagen is hierover wel te lezen en ook in de verhalen van onze leden is dit terug te vinden.

Over techniek gesproken, het is misschien wel aardig even terug te blikken op Sail Amsterdam 2015, want dat stond ook bol van techniek. Aan de buitenkant zou je het niet direct zeggen maar er gaat heel wat moderne techniek schuil achter die prachtige nostalgische schepen. Velen van u hebben het persoonlijk kunnen aanschouwen en ook ik heb er een aantal dagen mogen vertoeven. Een spektakel van grote klasse. Behalve de prachtige tall ships was het geweldig te zien hoe de pleziervaart als een groot lint meevoer over het Noordzeekanaal en later ook over het IJ in Amsterdam. En de onderlinge communicatie? Vaak gewoon visueel, soms via de marifoon en heel veel via de sociale media.

Deelnemers (maar ook toeschouwers) konden mobiel van al dat moois genieten omdat op het gebied van mobiele netwerken van alles uit de kast was gehaald. Zo werd een ware explosie aan dataverbruik

waargenomen. Ja, zelfs een verbruik dat 4 x meer dan normaal is in Amsterdam. Speciaal voor de begeleidende pleziervaart zijn 2 extra communicatiemasten langs de route geplaatst zodat de mobiele netwerken tijdelijk uitgebreid konden worden. 8 kilometer netwerkkabel werd aangelegd om 80 extra WiFi access points te kunnen inrichten zodat door iedereen over het gehele SAILterrein van *Free WiFi* gebruik kon maken. Dat dit dan ook in ruime mate werd gedaan bewijzen onderstaande cijfers.

Er werden zo'n 85.000 tweets verzonden. Op Facebook werd een bereik van bijna 6 miljoen berichten behaald terwijl Instagram tot ruim 36.000 posts kwam. Als we het dus over techniek hebben en de invulling daarvan, is dat tegenwoordig dus veel breder dan men in eerste instantie zou kunnen vermoeden. Een prachtige ontwikkeling, dat wil zeggen voor diegenen die er in geïnteresseerd zijn. Soms moeten we de ontwikkelingen maar even laten voor wat ze zijn en de rust op het water zoeken. We blijven tenslotte watersportliefhebbers.

Mocht u willen reageren of ervaringen willen delen kan dat natuurlijk. Het mailadres is:

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

Hartelijk gegroet,

**Jos van den Houten**  
websitebeheerder

# Scheepvaartwinkel marine



**Al het onderhoudsmateriaal voor uw schip vindt u bij Scheepvaartwinkel marine BV.**

- divers assortiment bootlakken
- veiligheidsartikelen en reddingsvesten
- groot assortiment elektra
- touwen van diverse merken en diktes
- uitgebreid assortiment bevestigingsmateriaal
- gecertificeerd keuren van reddingsvesten

**openingstijden:**

maandag t/m vrijdag 08:00 - 18:00 uur | zaterdag 08:30 - 17:00 uur



## groothandel in scheepsmaterialen

online kijken en bestellen: [www.scheepvaartwinkel.com](http://www.scheepvaartwinkel.com)

Nieuwe Kade 17 | 6827 AB Arnhem | 026 44 56 597  



