



STEIGERNIEUWS



Najaar 2016

Watersportvereniging De Engel



JACHTWERF RHEDERLAAG

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 • www.jachtwerfrhederlaag.nl • Rhedenseveerweg 1 • 6987 EC Giesbeek



ANTIFOULING SPECIALIST.NL

ANTIFOULING • JACHTLAKKEN • PRIMERS • ACCESSOIRES

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

Gerennommerde 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

T 0313 63 25 61 • M 06 20 44 89 69 • info@antifoulingspecialist.nl • www.antifoulingspecialist.nl • Rhedenseveerweg 1 • 6987 EC Giesbeek

Steigernieuws



JAARGANG 38

NAJAAR 2016

Wat staat waar?

Infopagina	4
Van de voorzitter: Zomer – hoogseizoen!?	5
Nieuws over de website	6
In memoriam Adri Dijkman	7
Succesvolle en gezellige zeilcursus voor de jeugd	8
Brief van Wim en Marlies Lingeman	9
Bertus Bolder: Miskleun van het haantje	10
Van de activiteitencommissie: Botenrally	11
Nuon start sloop molens IJsselmeer	11
Een boot heeft verf nodig	13
Wat is dit???	13
Flyer RWS: Renovatie stuwen Nederrijn en Lek	14
Gespot op en langs het water in Frankrijk	15
Nautisch verhaal Rob Dechering, uit de oude doos	16
Herkent u dit? Zelfredzaamheid op het water	18
Langsdammen, wat en waarom?	21
Nieuw soort diesel beschikbaar	23
Duitse grammatica	25
Grote scheepsmotoren uit Korea	27
Mijn stokpaard: Reddingstrap aan boord	29
Bulletalie altijd beschikbaar	30

Redactioneel

Zo direct na de vakanties zijn er nog geen reisverhalen. In het volgende nummer van Steigernieuws zijn die zeker welkom!

De redactie heeft wat aan opruimwerk gedaan, door artikelen te plaatsen die al een poosje op de plank lagen. Toch hebben we ook weer actuele onderwerpen, zodat er voor een ieder wat te lezen valt.

Wij wensen u veel leesplezier.
Inge, Jan, Peter en Kees.

Bij de voorplaat: Drie speciaal op de sluizen aangepaste schepen vervoeren veldspaat. Dit over een traject van 4 km en 3 sluizen.
Canal des Vosges (Fr) 2016



Een aanrader in deze warme periode: neem een koele duik in de IJsselarm, vanaf ons eigen strandje aan het eind van het Agelinkpad. Badschoenen aan, er liggen wat stenen in het zand.

Het Steigernieuws verschijnt eind maart, juni, september en december. Kopij kan worden aangeleverd bij de leden van het redactieteam tot uiterlijk de 10^e van deze maanden. Teksten zo mogelijk aanleveren in Word en beeldmateriaal in JPG (bestands grootte minstens 500 kB). Origineel beeld-materiaal 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 Watersport-vereniging 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: Rob Westerdijk, J.P. Coenstraat 23, 6991 BX Rheden 06 51361843
voorzitter@wsvdeengel.nl

Secretaris: Dorine Willems-Mooiman, Rijsakkers 10, 6923 PM Groessen 06 41224290
secretaris@wsvdeengel.nl

Penningmeester: Theo Weimar, Croydonplein 362, 6831 LL Arnhem 06 54680539
penningmeester@wsvdeengel.nl

Bankrekening WSV de Engel: NL47 RABO 0147 8082 94

Bestuurslid: Henk Wuestman, J.P. Coenstraat 29, 6991 BX Rheden 026 4951751
bestuur@wsvdeengel.nl

Bestuurslid: Herman Thiadens, Talingsingel 41, 6883 CT Velp 06 50449594
bestuur@wsvdeengel.nl

Bestuurslid: Dorien Verburgh, Veerweg 32, 6991 GN Rheden 026 4955224
bestuur@wsvdeengel.nl

Activiteitencommissie: activiteiten@wsvdeengel.nl

Theo van Mierlo (t/m oktober 2016) 06 57336136
Yvonne Gielis 026 4955588
Monique de Charro 06 12070532
Arnold Verhoeven 06 52590190
Pieter-Paul van Meel 06 29098212

Redactiecommissie: steigernieuws@wsvdeengel.nl

Inge Kroonsberg 026 4953981
Jan Huisman 026 4952768
Peter Visser 026 3620172

Advertenties: Kees Lammers (t/m dec. 2016) info@creatievepartner.nl 026 4952938

Websitebeheer: webbeheer@wsvdeengel.nl

Beheerder: Jos van den Houten
Backup: Herman Thiadens

Coördinator/werkvoorbereider zelfwerkzaamheid: coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl

Henk Wuestman 026 4951751 / 06 51361101

Clubhuiscommissie: clubhuis@wsvdeengel.nl

Bert en Nel Prak 026 3790374

Havenmeesters en gebruik kraan: havenmeester@wsvdeengel.nl

1^e Hans Kramer, 2^e Harm Panneman Telefoon havenmeesters: 06 23821329

Jeugdcommissie: jeugd@wsvdeengel.nl

Wim Lingeman 06 51122498
Nico Veen 06 23086350
Jort Wuestman

Van de voorzitter: Zomer - hoogseizoen!?

door Rob Westerdijk

Half augustus mochten we van het KNMI roepen dat het een slechte zomer was. Het aantal dagen met meer zonuren dan gemiddeld, hogere temperaturen dan gemiddeld en neerslag onder de gemiddelde hoeveelheid was ruim lager, onder de 20. Maar inmiddels zijn er vanaf medio augustus en begin september gelukkig veel mooie dagen. Dat het weer in het hoogseizoen slecht was, konden we ook waarnemen op het water; het was rustig. Ook het aantal passanten dat onze haven bezocht bleef ruim onder de prognose. Onze havenmeester Hans Kramer werd er weleens treurig van; 24 uur op de haven en kijken naar de regen. De verblijvende passanten werden echter welkom geheten en zijn ook gevraagd de enquête in te vullen. Dit heeft nuttige response opgeleverd. Ook hebben gelukkig zeer veel leden de enquête ingevuld, zodat we aan de verwerking kunnen gaan beginnen.

In deze zomer zijn we zelf door West en Zuid Nederland getrokken, maar hebben we ook langere perioden op onze boot in de haven gebivakkeerd. We hebben getracht onze haven te bezien als passant.

Dan valt op wat bij ons en mogelijk bij velen van u ook niet bekend is, n.l. dat

- de zeilcursus voor de kinderen met succes door de kinderen op de Lathumse plassen is afgerond. Dank aan Wim en Marlies Lingeman en hun vrijwilligers;
- de foto's van de zeilcursus 2016 op de website zijn geplaatst (tabblad Vereniging | Foto's)
- Hans Kramer, naast de dagelijkse werkzaamheden, elke schemeravond de slotronde maakt en controleert of onze gemeenschappelijke en uw eigendommen geen risico lopen;
- elke week de grasvelden zijn gemaaid;
- onderhoud aan de kozijnen van de Engelenbak is verricht;
- leden worden bijgestaan om de boot weer toonbaar te maken;
- de defecte grasmachine weer is gerepareerd;
- achter de schermen intensief wordt gewerkt aan een elektriciteitsplan;
- de eerste toezeggingen om kosten te drukken voor uitvoering van dit plan door een lid zijn gedaan;
- de brochure met informatie voor passanten is vernieuwd.

Bovenstaande gebeurt door betrokken leden. Dank! Was het daarmee echter in ieders ogen ook perfect? We zien graag uw suggesties en aanbevelingen in de enquête.

Ieder van ons heeft over de afgelopen zomer persoonlijke verhalen. Reisverhalen, vele mooi, maar ook spannende verhalen. Zoals zeker twee strandingen van boten op de Gelderse IJssel die door leden van ons weer in onze veilige haven zijn gesleept. Verhalen waarin de wind parten heeft gespeeld zeker bij het afmeren in boxen en het nemen van sluisen. Verhalen met visserslatijn.

Maar ook verhalen van teleurstelling zoals dat door ziekte, niet of slechts beperkt watersport kon worden bedreven. Tot zeer verdrietige gebeurtenissen zoals het overlijden van mevrouw Adri Dijkman. Jaren heeft zij zorggedragen voor het onderhoud van onze tuinen. Allen hebben we van de bloemenpracht genoten. We wensen John en zijn dierbaren veel sterkte met het verwerken van dit grote verlies. Ik hoop dat de betrokkenheid van Adri bij onze WSV als voorbeeld voor ons allen mag blijven dienen.

Het bestuur pakt ook de draad weer op. Het kan en wil vooral gevoed worden door de betrokken leden die actief bijdragen aan de vereniging. Door deze actieve betrokkenheid kunnen de kosten laag blijven, leren we elkaar beter kennen, kunnen we elkaar helpen en van elkaar leren, maar vooral ook watersportplezier hebben. Snelvaarders, vissers, zeilers, motorbootvaarders, geniet nog even en naar ik hoop treffen we elkaar op de afsluiting van het vaarseizoen d.d. 9 oktober a.s.

Ps: Mochten er leden zijn die de enquête nog niet hebben ingevuld, doe dit s.v.p. met spoed, zodat we uw mening meenemen in het op te stellen toekomstplan.



Nieuws over de Website

Het was wel een wat trage start deze zomer, maar gelukkig hebben we afgelopen periode toch nog even lekker kunnen genieten. Dat geldt zeker ook voor de liefhebbers van spelletjes via het Internet. Een zeer populair spel deze zomer was (en is) Pokémon go.

Is het u ook opgevallen dat je op veel plaatsen jongeren (maar ook ouderen) in de weer ziet met hun Smartphone? Veel van hen zijn dan bezig met het spel waarbij het de bedoeling is zoveel mogelijk Pokémon wezentjes te 'vangen'. Een ware rage! Ze zitten werkelijk overal zelfs op het water en in verschillende havens. Ik heb ze overigens in de Steegse haven nog niet gezien.

Dat brengt mij weer terug naar onze eigen omgeving, namelijk de website van WSV De Engel. Misschien heeft u al gezien dat we proberen er een wat ander uiterlijk aan te geven. Dat kost wel even tijd, want we willen hierbij natuurlijk zoveel mogelijk wensen in vervulling laten gaan. De onlangs gehouden enquête is hierbij een heel goed hulpmiddel. Zo gaan we binnenkort verder met het aanpassen van de lay-out van de homepage en willen deze aantrekkelijker maken door o.a. foto's tussen de tekst te plaatsen.

Een regelmatig terugkerende opmerking is dat er we meer toegankelijk zouden moeten zijn en dat onze communicatie beter moet worden afgestemd. Om dit te bereiken wordt momenteel getest welke mogelijkheden het beste kunnen worden gebruikt. Informatie waarop snel een antwoord wordt gevraagd kan via bijvoorbeeld Facebook worden uitgezet. Er is al een Facebook pagina WSV De Engel. Een andere informatiebron is de nieuwsbrief die direct naar het e-mailadres kan worden verzonden en op de website kan aanvullende informatie worden gevonden met eventuele verwijzing naar andere sites.

Zoals eerder aangegeven worden de mogelijkheden momenteel verder onderzocht. Een feit blijft dat er ook nog steeds mensen zijn die geen gebruik willen of kunnen maken van het Internet. Voor deze kleine groep moeten de conventionele communicatiemiddelen nog even gehandhaafd blijven.

We zullen u op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Ook tijdens de eerstvolgende ledenvergadering zal u hierover verder worden geïnformeerd. Zoals u ziet we blijven proberen verbeteringen aan te brengen dus....., nieuwe ideeën zijn van harte welkom.

Hartelijk gegroet,

Jos van den Houten
websitebeheerder

In Memoriam Adri Dijkman

door Hans Kramer/Peter Visser



Op 7 augustus 2016 overleed, na een ziekbed van ongeveer twee maanden, op 72-jarige leeftijd Adri Dijkman.

Al zeker 30 jaar bezochten zij en haar man John jaarlijks onze jachthaven. De ligging van De Engel aan de Gelderse IJssel, vlak bij de bossen waar Adri zo van hield, maakte deze plek voor hen aantrekkelijk.

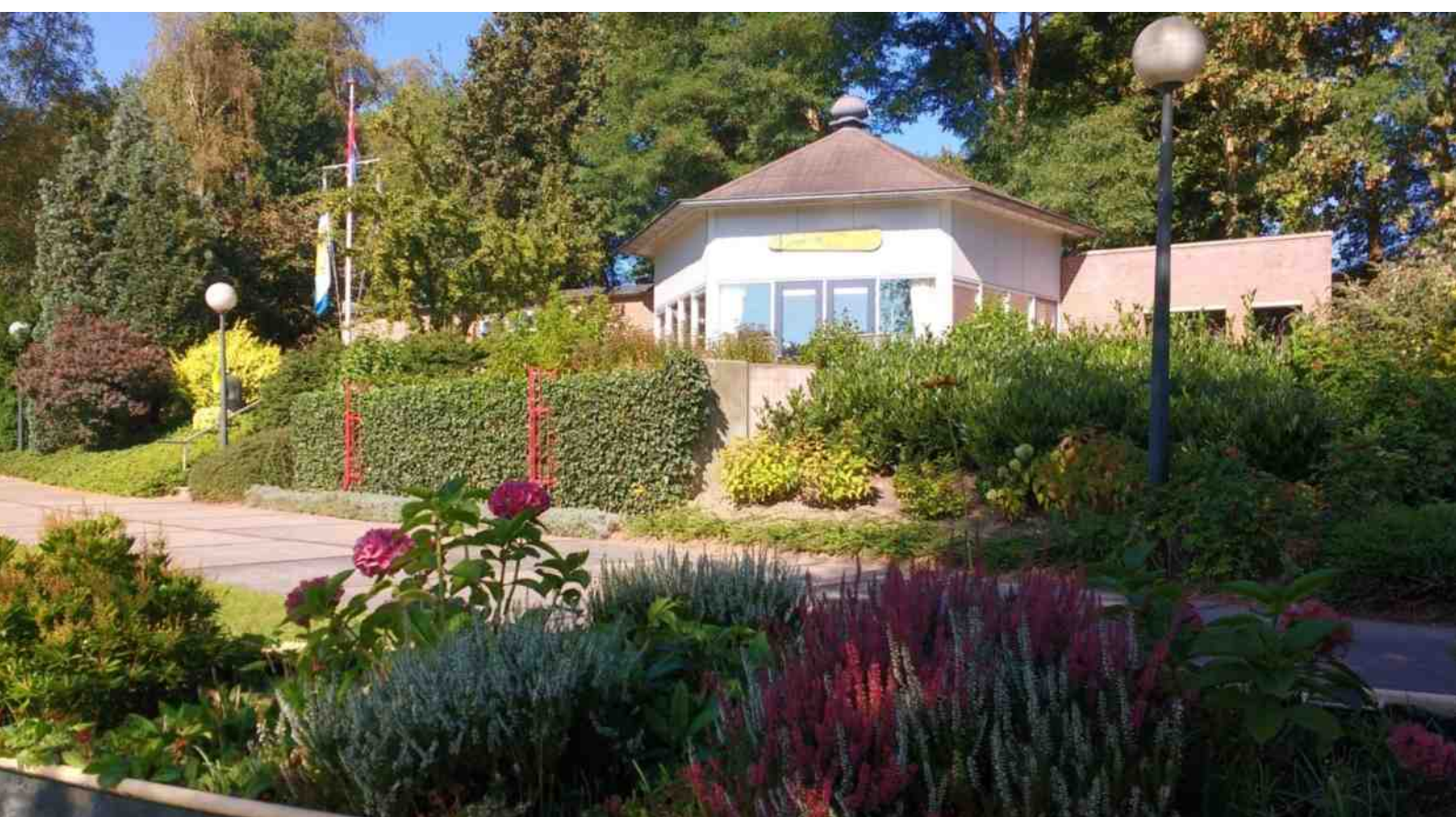
Steeds langer duurde hun stop in De Steeg, de laatste jaren wel tot twee maanden, en Adri en John werden bekende en graag geziene gasten in onze haven. Tijdens hun aanwezigheid werkte Adri vaak in de tuin rond de Engelenbak.

Zo fijn vond Adri het hier dat ze besloten een woning in Velp te huren en hun huis in Zeeland te verkopen. Adri en John werden lid van De Engel.

De Door de Weekse Werkers waren vooral blij met Adri. Iedere maandag en vrijdag riep zij de werkers om half drie naar de Engelenbak voor de koffie, waarbij zij vaak zorgde voor zelfgebakken taart of koeken. Vaak, bij koud of slecht weer, stond zij klaar met een pan dampende krachtige soep, zodat de DWW'ers weer op temperatuur konden komen om het werk buiten voort te zetten.

Bloedonderzoek voor een betrekkelijk onschuldige kwaal wees uit dat Adri ongeneeslijk ziek was.

Op nadrukkelijk verzoek van Adri heeft de crematieplechtigheid in besloten kring plaatsgevonden.



Succesvolle en gezellige zeilcursus voor de jeugd!

Op zondag 22 mei was het zo ver: de start van de cursus jeugdzeilen. Met 17 deelnemers was het weer volle (Engelen)bak!



Zelf in een echte Optimist het water op en ... zeilen! In acht lessen hebben de kinderen veel geleerd: peddelen, sturen, tuigen, voor de wind, halve wind, aan de wind, laveren, aanleggen, vaarregels, omslaan en rechtzetten van het bootje en enkele knopen. De platte knoop? Dat lukte wel! Maar die paalsteek ... die was toch wel wat lastiger!

Alle CWO 1 zeiltechnieken zijn even aan bod gekomen en natuurlijk was er elke les een spelmoment. Mooi, zonnig weer, regen (te veel...), harde wind, geen wind, we hebben het allemaal gehad. Maar dat maakt het juist leerzaam!



En natuurlijk was er weer een superleuke en gezellige afsluiting van de cursus met een zeildag in Giesbeek. Kinderen aan boord, bootjes op sleeptouw en zeilen maar! Op het eiland lag nog een verborgen schat ... die moest natuurlijk gezocht worden! En ook de andere opdrachten werden met veel plezier gedaan.



Bij terugkomst in onze jachthaven was er een speurtocht (examen) en ook de frietjes, muziek, kampvuur en popcorn ontbraken uiteraard niet! Moe en in het bezit van een zeildiploma gingen de kinderen om 20.30 uur weer naar huis!

Dit alles kan niet zonder de inzet van enthousiaste vrijwilligers! Acht jaar lang hebben Wim en Marlies Lingeman deze cursus georganiseerd en gevormd tot wat hij nu is! En met succes! Graag gaan zij weer buiten het hoogseizoen met vakantie. Het is hen gegund!

Nico Veen neemt het stokje van Wim over, samen met de andere leden van de jeugdcommissie: Roland van Keimpema, Milan van Keimpema, Jort Wuestman, Dorine Willems-Mooiman.



Wim en Marlies: hartelijk dank voor jullie jarenlange inzet en enthousiasme!

Ook alle andere vrijwilligers die geholpen hebben tijdens de cursus, vrijwilligers die de kinderen naar Giesbeek hebben gebracht en clubhuisvrijwilligers: bedankt!!

Wilt u nog meer foto's zien van de cursus? Kijk op <http://www.wsvdeengel.nl/vereniging/foto-s> Wilt u volgend voorjaar helpen bij het jeugdzeilen? Stuur dan een mail naar jeugd@wsvdeengel.nl

De Jeugdcommissie

Brief van Wim en Marlies Lingeman

zondag 26 juni 2016

Beste commissieleden, bestuur, havenmeester en kantinebeheerders,

Na 8 jaar gaan Marlies en ik stoppen met het organiseren van Optimisten jeugdzeilen. Het initiatief kwam van Marloes van Essen en Esther Poelen om iets te gaan doen voor de jeugd op het water. Door mijn jarenlange ervaring binnen de vereniging ben ik de dames gaan helpen om hun initiatief tot een succes te maken. En een succes is het nog steeds. Ieder jaar volle bak. Kinderen vinden het leuk om iets te leren en te spelen. Beide onderdelen hebben we in het programma verwerkt. Alle CWO-1 zeiltechnieken komen even aan bod en iedere les is er een spelmoment. Het programma draag ik met veel plezier over aan onze opvolgers. Gelukkig heeft Nico Veen aangegeven om door te gaan. Maar hij zal wel versterking nodig hebben en moeten worden bijgestaan door enthousiaste zeilinstructeurs en helpende handen.



Waarom stoppen wij? Zeker niet omdat we het niet meer leuk vinden. Persoonlijk vind ik dit een van de leukste activiteiten die een watersportvereniging kan organiseren. En gelukkig heeft het bestuur hiervoor de middelen beschikbaar gesteld. Het is de tijdbezetting die begint te knagen. Ieder jaar 8 weekenden in het hoogseizoen bezet zijn door het zeilen is ons nu wat te veel. We willen ook weleens buiten het hoogseizoen op vakantie kunnen. Wij zijn liefhebbers van de Waddenzee, maar in de schoolvakantie liggen alle havens daar vol. Ook een relaxed weekeindje op Giesbeek lonkt weer.

We willen graag iedereen die een bijdrage levert aan het jeugdzeilen hartelijk bedanken voor de leuke samenwerking. Dit geldt voor zeilcommissieleden in het bijzonder en ook voor Nel en Bert Prak die de laatste dag onvergetelijk maken.

Uiteraard maken we dit programma af. Nog één zondag zeilles, zwemmen en omslaan. Op 9 juli naar Giesbeek, tenminste als we genoeg schippers kunnen vinden die met ons mee willen varen.

Hiermee hopen we jullie voldoende geïnformeerd te hebben en we bedanken jullie nogmaals voor jullie samenwerking en inzet voor de club

Met vriendelijke watersportgroet,

*Wim en Marlies
Lingeman*



De jeugdzeilers met hun instructeurs, na de diploma-uitreiking van 2016

Miskleun van het haantje

door Bertus Bolder

Volgens bovenstaande titel wordt dit een droevig verhaal. Nu weet ik wel dat deze titel niet uitnodigt tot verder lezen, maar ik kan u aanraden om toch maar door te gaan met lezen, anders heb ik dit epistel helemaal voor niks geschreven en dat is nu ook weer sneu.

Goed, dan gaan we maar beginnen. Het was weer een dag dat je denkt: Was ik maar thuis gebleven, zit ik hier een bootje te sturen, varende op een eindeloos lang recht kanaal zonder populieren, en hoe krijgen ze een kanaal zo recht? Ja, waar moet je anders aan denken, als je vrouw beneden een boek leest en jou vergeet koffie te brengen. En was het allemaal wel mijn schuld? Maar ja, dat is nog geen reden om de koffie te vergeten. Volgens mij was ze gewoon aan het muiten, de schipper geen koffie brengen valt volgens mij onder mouterij. Er kan er maar een de baas zijn, en zo is het. Ik begrijp dat dit allemaal wat verwarrend overkomt voor u, maar het begon allemaal zo.

Toen we wakker werden begon het eigenlijk al, ik wilde gaan varen, maar mijn eega zei: "Laten we hier nog een dag blijven. We hebben een mooi plekje, het dorpje is vlakbij (lees lekkere biefstuk) en we komen toch niet in Leeuwarden. Nu, dat vond ik totale nonsens. Als de motor blijft lopen halen we Leeuwarden op ons gemak en kun je daar winkelen. "O ja", zei ze, "heb je de radio niet gehoord? Ze gaan met een brug bezig." Nee, dat had ik niet en ik begreep ook niet wat dit alles met wel of niet varen te maken had. Hoe dom kun je zijn. Als we eenmaal in Leeuwarden waren draait ze wel weer bij. Dus varen maar. Ze maakte wat sneu de lijnen los en sprak: "Het zal mij benieuwen." "Wat zal mij benieuwen?" "Of we Leeuwarden halen." En toen zweeg ze en zag ik dat lachje, dat lachje dat altijd vooraf ging aan iets onverwachts.

Een paar mijl verder rook ik de geur van versgezette koffie. Dus toch! Ja, de schipper kreeg wat hij verdiende. Daar komt de koffie. "Hoe ver nog?", vroeg ze terwijl ze de kopjes voorzichtig het trapje opdroeg. Ik verbaas mij er altijd over hoe behendig ze dat doet. "Nog een uurtje of twee", was mijn antwoord, "en dan kun je fijn Leeuwarden in." Daar was dat lachje weer, dat glimlachje dat ik zo goed

kende en dat meestal een verrassing voorspelde. "Is de koffie goed", vroeg ze lief. Als de vos de passie preekt, boer pas op je kippen, dus ik was op mijn hoede "Hoe ver nog, zei je?" "Twee uur," was mijn wat geïrriteerde antwoord. "Ja ja", zei ze, "knap, dat jij dat zo goed weet."

Ze ging op het krukje zitten en keek nu mee in de vaarrichting, dat was een beetje vreemd, meestal zat ze met haar rug geleund tegen het gesloten kajuitdeurtje, zodat ze zeker wist dat de kat niet naar buiten kon en over boord zou vallen. Ik liet het maar zo, allang blij dat ze blijkbaar mijn ongemanierde optreden van deze morgen een plaatsje had gegeven, en zich verzoend had met de aanstaande winkel-mogelijkheden. Een klein beetje takt en ze zijn blij en tevreden.

Iemand heeft eens gezegd: De wens is de vader van de gedachte. Zou dit ook een watersporter zijn geweest?

Je kunt denken en wensen wat je wilt, maar de realiteit is anders, de realiteit is Rijkswaterstaat. Het bekende gele scheepje getooid met een blauw zwaailicht kwam langzaam maar onverbiddeijk op ramkoers naar ons toe. "Daar zijn ze!" riep mijn vrouw, en verdween naar beneden.

De marifoon gaf een oproepkreet, mijn vrouw pakte de hoorn op en gaf hem door het raampje aan mij; los jij dit even op schippertje. De waterstaatsambtenaar was erg verbaasd mij hier te zien varen. Op ambtelijke toon maakte hij mij duidelijk dat ik een grote oen was en of ik maar zo vriendelijk wilde zijn om van koers te veranderen, omdat ik anders in aanvaring zou komen met een wegens werkzaamheden gedurende 48 uur gesloten brug. Einde bericht, over en uit.

Kukeleku....kukeleku, hoorde ik van uit het roefje. "Wat kukeleku," vroeg ik met het schaamrood op mijn kaken. "Hoe kan ik hier nu winkelen", vroeg mijn betere helft sarcastisch.

Maar mijn vrouw zou mijn vrouw niet zijn als ze niet na de koerswijziging het trapje op kwam met twee glaasjes. "Hier", zei ze, "haantjes lusten wel een drankje. En voortaan luisteren naar het hennetje."

Van de Activiteitencommissie: Botenrally

Zoals u allen weet is de AC al maanden geleden begonnen met een programma te bedenken om alle leden bij elkaar te krijgen en te enthousiasmeren voor activiteiten binnen de club. In de planning staat een ludieke afsluiting van het vaarseizoen, hier bent u allen over benaderd middels een e-mailbericht en persoonlijke benadering.

Gepland staat om op 9 oktober a.s. een BOTENRALLY te organiseren i.v.m. het sluiten van het vaarseizoen. Maar waar blijven jullie enthousiaste AANMELDINGEN???? Lees de mail nog maar eens.

Zonder boten en opvarenden kan e.e.a. niet doorgaan!!!! Ik zal u verklappen: er zijn opgegeven 4 motorboten, 1 speedboot en 1 zeilboot met 13 "bemanningsleden".

Dit kan en zal toch niet de bedoeling zijn van een vereniging??? Het gehele ingevulde programma zal ná 21 september aan u worden bekendgemaakt. Mensen, doe eens minder afwachtend en beloon de organisatie voor hun inzet en vrijetijd!!!

Geef u op met welk soort boot en met hoeveel personen u meedoet. Dit alles i.v.m. de aankoop van prijzen die u kunt winnen en de verzorging van de inwendige mens. Bij GEEN voldoende aanmeldingen moet de AC andere wegen inslaan.



NUON start sloop windmolens IJsselmeer

Vele watersporters zijn er al eens langs gevaren: de vier rood-witte windmolens voor de kust van Medemblik. Het was in 1992 een van de eerste windmolenparken in Nederland (Windpark Lely) en de molens werden in die tijd erg groot gevonden. Velen vonden het ook erg lelijk, daar voor de kust in het IJsselmeer, al was het wel een mooi herkenningspunt.

Nu worden ze gesloopt, vanwege technische mankementen en omdat ze niet meer rendabel te exploiteren zijn. Het vermogen is "maar" 150 kW, terwijl de huidige generatie windmolens tot 7,7 MW (= 7700 kW) kunnen opwekken.

De vier turbines in het kleine windmolenpark kwamen eerder in het nieuws toen een van de molens in december 2014 bij windstil weer spontaan zijn wieken verloor. Dit ongeluk bleek veroorzaakt te zijn door metaalmoeheid. De hoofdas waaraan de wieken vastzaten was verzwakt. Er zaten kleine scheurtjes in die telkens groter werden tot het hele gevaarte afbrak. Nuon heeft toen ook de andere drie molens stilgezet.

De werkzaamheden starten op 16 september en duren ongeveer 5 weken. Bij slecht weer of bij stevige wind kan het gebeuren dat de werkzaamheden uitlopen. De turbines worden met kraanschepen gedemonteerd en in onderdelen op schepen vervoerd naar een sloopbedrijf. Rond 3 oktober wordt gestart met het verwijderen van de funderingen (monopiles). Vanaf 10 oktober worden de kabels tot zo'n 50 meter voor de dijk verwijderd en afgedopt. Er zullen op de plek van de vier rood-witte windturbines geen nieuwe worden geplaatst.





Vaste, lage verzendkosten



Ongeacht de grootte van uw bestelling



De meest bezochte
 Online watersportwinkel
 Van Nederland en België
www.bootland.nl



VENEMA

Venema technisch bedrijf BV

➤ **Arnhem**
 Simon Stevinweg 17

🌐 **Bezoek onze site:**
www.venematech.nl

☎ **026 3639961**
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 - voordelig winkelen online!

Een boot heeft verf nodig... of: een klein misverstand

door een onzer redacteurs

Het is een mooie zonnige dag, waar we er de tweede helft van de zomer meer van gehad hebben. Inval-havenmeester Henk Wuestman past op de haven, terwijl havenmeester Hans zich vermaakt in zijn geliefde Canada.

Bij het toegangshek naar de A-B steigers staat een man, gekleed in een werkbreek en –hemd met verfvlekken er op en hij kijkt belangstellend naar de schepen in de haven. Omdat hij daar maar blijft staan gaat Henk toch maar even vragen wat de bedoeling is. Het blijkt een schilder te zijn die een boot wil schilderen. Een lid heeft de man door het toegangshek gelaten en zijn auto staat nog buiten de poort. Op Henks vragen welke boot dan wel geschilderd moet worden komt geen duidelijk antwoord. De schilder wil wel even op de steiger kijken welke boot hij moet hebben. “Dan moet je auto wel eerst weg, want hij blokkeert nu de toegangsweg”, zegt Henk. Zulks geschiedt en de schilder loopt over de steigers om de juiste boot te zoeken.

Even later komt hij terug en zegt: “Ik ga even mijn spullen halen”. Henk vraagt nog hoeveel tijd hij nodig heeft voor het schilderwerk en het antwoord is: “Een uur of twee”. “Nou, dan wordt er geen hele boot geschilderd”, denkt Henk nog.

De schilder keert terug met een ezel, een palet en zo nog wat schilderspullen. Nu valt het kwartje bij Henk, het is een *kunstschilder* en dan wordt het snel duidelijk wat eigenlijk de bedoeling is. De kunstenaar schildert in een paar uur tijd een mooie plaat van de haven met enkele schepen. Het schilderij is daarna te koop en de eigenaar van het afgebeelde schip heeft daar wel oren naar. (U kunt een kopie van het schilderij vinden op het mededelingenbord.)



De website van de schilder vermeldt onder andere het volgende: *René PleinAir is een Nederlandse schilder die zich bezighoudt met het schilderen van dagelijkse taferelen, zonder al te veel aanpassingen en correcties in de studio. Daardoor zijn de werken getrouw aan de natuur en authentiek en spreken meteen aan.*

Voor meer informatie: <http://painting-pleinair.blogspot.nl/>

Wat is dit???

Een mooi stukje knoopwerk, gemaakt door Jan Wiegers, maar waar dient het voor?

Oplossing naar steigernieuws@wsvdeengel.nl





Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Aankondiging werkzaamheden Renovatie stuwenssemble Nederrijn en Lek

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat renoveert van 2016 tot en met 2019 het stuwenssemble Nederrijn en Lek. Grootschalige renovatie van de stuwcomplexen Driel, Amerongen en Hagestein is nodig, omdat bedienings-, besturings- en bewegingsystemen zijn verouderd. Van een aantal onderdelen is de technische levensduur bereikt.

Met de renovatie zorgt Rijkswaterstaat ervoor dat het stuwenssemble zijn watermanagementtaak (het reguleren van het waterpeil) kan blijven vervullen. Dankzij het stuwenssemble kan de scheepvaart op de rivieren vlot en veilig plaatsvinden en stroomt er voldoende water naar het IJsselmeer, het grootste zoetwaterbekken van Nederland. In 2019 is de renovatie klaar. Tot die tijd kan de scheepvaart hinder van de werkzaamheden ondervinden.

Hinder en stremming scheepvaart

Schippers krijgen tijdens de renovatieperiode te maken met (beperkte) hinder én met een stremmingsperiode van 10 weken per sluis.

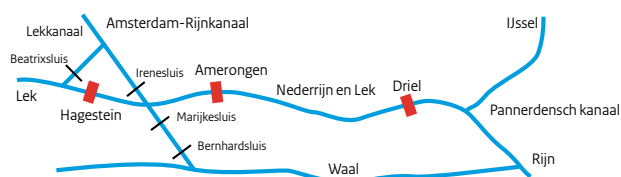
De (globale) planning van de stremmingen is als volgt:

- Sluis Amerongen voorjaar 2017 (max. 10 weken)
- Sluis Hagestein najaar 2017 (max. 10 weken)
- Sluis Driel najaar 2018 (max. 10 weken)

De exacte stremmingsperiodes worden voorafgaand aan de stremming bekendgemaakt via www.vaarweginformatie.nl.

Alternatieve vaarroutes

Gedurende de stremmingsperiodes kunnen schippers omvaren via de Waal, het Amsterdam-Rijnkanaal en/of het Lekkanaal. Actuele informatie vindt u op www.vaarweginformatie.nl. U kunt zich hier abonneren op berichten over de Nederrijn en Lek. Op teletekstpagina 720 vindt u ook scheepvaartinformatie.



Meer informatie

Vragen over de werkzaamheden kunt u stellen via de gratis informatielijn van Rijkswaterstaat: 0800 – 8002. Meer informatie over het renovatieproject zelf vindt u op www.rws.nl/stuwenssemble. Wilt u de digitale nieuwsbrief van het project ontvangen, ga dan naar www.rijkswaterstaat.nl/abonneren.

Gespot op en langs het water in Frankrijk door Inge Kroonsberg



Heel "gevat"



36 stuks, moet genoeg zijn !



MAJESTY OF THE SEAS

Ook deze past in de sluis(jes)



MELDUNG FÜR DIE VERGNÜGUNGSDÄMPFER

Von 1 Juni bis 31 August:

- freie Binnenschifffahrt über der Maaskanal

Von 1 September bis 31 Mai:

- Verpflichtung sich anzumelden für die manuelle Öffnung von Schleuse n° 11 (ROUVROIS-SUR-MEUSE) bis Schleuse n° 27 (WARINVAUX) über der Maaskanal
- Die Programmgestaltung Zentrum von VERDUN benachrichtigen über die Haltestelle und die Abfahrtszeit am nächsten Tag:

03 29 83 74 21 vor 15 Uhr



Eindelijk m'n opbouw klaar !!

Een nautisch verhaal van Rob Dechering, uit de oude doos

Rob Dechering is oud-redacteur van Steigernieuws

De laatste dagen heb ik me gestort op onze verzameling fotoboeken. Ik wilde ze eens netjes op volgorde zetten en een lijst maken waarop ik per fotoboek zet wat de inhoud is. De aanleiding was een vraag tijdens bezoek van vrienden over een bepaalde vakantie. Dan sta je voor de rij fotoboeken en denk je: "Tja, waar vind ik het gevraagde?" En daar blijft het dan bij. Nu heb ik dus zo'n lijst en kunnen we snel iets vinden als het ter sprake komt.

Het maken van die lijst ging veel langzamer dan ik had verwacht. De reden? Er komen allemaal herinneringen boven en daar ga je dan weer over praten en de foto's bekijken.

Onder andere kwamen er vele watersportherinneringen boven. Zo ook de foto's uit de periode dat ik een paar jaar telkens de zee op kon met nu niet het kleinste bootje. Nee, het was een boot die onder andere ingezet werd voor de heropvoeding van moeilijke, enigszins ontspoorde jeugd. Wellicht zegt de naam *Eendracht* jullie iets? Dat was de naam van dit 60 meter lange zeilschip. Ik deed vrijwilligerswerk en kwam daardoor in aanraking met de organisatie die die boot exploiteerde. De boot werd ook gebruikt voor tochten naar onze overzeese gebiedsdelen en dan met "normale", betalende passagiers. Daarnaast werden er ook dagtochten vanuit Scheveningen georganiseerd. En bij deze laatste tochten werden ook vrijwilligers ingezet om de boot te bemannen. Zo kwam ik ook enkele keren als bemanningslid op deze boot. Het was een hele bijzondere manier van zeilen met zo'n 60 meter lange driemaster. Het was echt een genot om daar mee te zeilen. De foto's geven jullie een indruk van dit zeilschip. Kun je je voorstellen dat het ordenen van de fotoboeken heel wat tijd in beslag nam met al deze nostalgische momenten die dan voorbij komen?

Rob.



De touwen liggen altijd starklaar voor gebruik en zodanig dat ze niet in de war kunnen raken.



We zijn net uitgevaren op de motor en de zeilen gaan gehesen worden.



De loodzware zeilen worden gehesen. Met 10 man trekken we aan de touwen om ze omhoog te krijgen.



Een heerlijk windje laat ons door het water stuiven.

Er voer bij deze tocht een filmploeg van de TV mee om opnamen te maken. Ze waren aan boord en ze stoven met een speedboot om ons heen.



Hier ben ik helemaal in mijn element. Je stuurt voornamelijk op kompas en de aanwijzingen van de twee uitkijkposten. Recht vooruit zie je weinig. De voorsteven ligt hoger dan de stuurstand. Daar kun je dus niet overheen kijken.



Omdat je vanaf de stuurstand geen al te best overzicht had over hetgeen er recht voor het schip zich afspeelde, was er aan bakboord en stuurboord altijd een uitkijkpost. Op de foto hieronder sta ik aan bakboord op de uitkijk en geef zondig de stuurman de benodigde informatie.



Herkent u dit?

Zelfredzaamheid op het water.

door Jan Huisman

Op onze eerste vakantiedag varen we met een prettig NW-windje van Lelystad naar Durgerdam. Het is druk in de haven, maar we zien nog net een plekje aan de meldsteiger. We weten dat de havenmeester zeer behulpzaam is en we mogen daar misschien wel blijven liggen. Er ligt een bescheiden motorjachtje aan de meldsteiger en op de kant staat een middelbaar echtpaar, dat onze lijnen aanneemt. Nauwelijks liggen we vast of ze melden dat ze motorpech hebben en dat ze het niet meer zo zien zitten. Ze voeren op deze toch wel winderige dag op het Markermeer richting Monnickendam en midden op het "grote water" kregen ze alarm van een oververhitte motor. Er was wel enige paniek geweest, zodat de schipperse zelfs overwogen had om maar van boord te springen en naar de wal te zwemmen. Beide echtelieden geven blijk van technische onwetendheid, voor een gewoon mens geen schande, maar voor een jachtbezitter soms erg lastig. Het is ook nog zaterdag, 19.00 uur en waar haal je een deskundige vandaan?

Ik zie de ontwikkelingen een poosje rustig aan. Een hulphavenmeester klimt aan boord en komt niet veel verder dan enig hoofdschudden en "t is me toch wat" zeggen. Omdat het toch mijn lot is (en ik doe het graag) vraag ik permissie om aan boord te komen. Ik ben hartelijk welkom. De schipperse klimt weer op de wal en bemoeit zich er verder niet mee. Wel deelt ze mijn Annelies terloops mee dat haar man "echt van niets weet". Ik begin maar eens wat te vragen. Hoe wordt je motor gekoeld? Direct (met buitenboordwater) of indirect (met koelvloeistof)? Dat is niet bekend, maar als de schipper op een expansietankje wijst, waar hij de dop al afgedraaid heeft, is dat wel duidelijk. Maar hoe wordt je koelvloeistof gekoeld? is de volgende vraag. Geen idee, en de wirwar van pijpen boven op de motor maakt dat ook niet duidelijk. Er moet ergens een watertoevoer zijn naar een wierpot, suggereer ik. Als je die hebt, vinden we het pompje ook wel. De wierpot blijkt onder de vloer te zitten en is schoon. De buitenboordafsluiter, die de schipper nu voor 't eerst ziet, staat open. Hij wist niet dat er een afsluiter was en hij zou het ding ook niet herkend hebben. Het water

stroomt vrijelijk van de buitenboordafsluiter door de wierpot, hier zit het probleem niet. Ik laat de schipper meteen maar zien hoe je zo'n afsluiter open en dicht zet, dat kan toch ook ooit van pas komen.

Vanaf de wierpot lopen twee slangen onder de motor door, naar onbekende bestemming. Om te kunnen volgen waar ze aan vast zitten moet de motorkist open, maar dat heeft de schipper nog nooit gedaan. Hij vertelt dat ze het schip een paar maanden geleden gekocht hebben en dat het daarvoor drie jaar niet gevaren heeft. Dat geeft vertrouwen in een goede afloop. We starten de motor maar eens en er blijkt geen koelwater uit de uitlaat te komen. Ook blijven de pijpen op de motor, waarvan ik denk dat ze van het koelwatersysteem zijn, warm. De schipper ziet het allemaal wat verwonderd aan, hij wist echt niet dat er water door zo'n motor diende te stromen, dat via de uitlaat weer naar buiten moest komen. Na het opruimen van een hoop losse zooi rond en op de motorkist blijkt die wel degelijk open te kunnen. We zetten het hele ding op de steiger en nu hebben we werkruimte. Het uitzicht wordt er niet mooier op, want ik zie een zeer vuile, roestige motor waar duidelijk in lange tijd geen poetslap op geweest is. Ergens onderin ontwaar ik een Johnson pompje en dat maak ik maar eens open. Als het deksel er af is zie ik de rubber impeller, maar die ziet er wat anders uit dan normaal. Hij heeft maar één vaantje, en meestal zijn dat er zes! Ik peuter de impeller er uit en inderdaad, bijna alle vaantjes zijn naar de vaantjes, als u begrijpt wat ik bedoel. Zo'n pompje levert geen water meer en dat zal wel de oorzaak van de oververhitting geweest zijn. Ik peuter wat in de zuigopening en de persopening van het pompje en ik tover een afgebroken vaantje tevoorschijn. Dan ontbreken er nog steeds vier, maar die zijn onvindbaar. Om die rubber vaantjes te vinden zou het hele systeem uit elkaar moeten en daar ga ik niet aan beginnen.

Nu laat de schipper toch onvermoede kwaliteiten zien: hij tovert een reserve-impeller en ook nog een nieuwe pakking uit zijn scheepsvoorraden. Dat is een positieve ontwikkeling. Het is gelukkig ook nog een impeller met een meeneemboutje er dwars doorheen, zodat ik niet eindeloos hoef te prutsen met een halfrond spietje in de as, zoals bij onze eigen motor.



Met een beetje schroefasvet aan de nieuwe impeller en het pakkingkje monteer ik de zaak weer. Starten, lopen, koelwater OK, bijna alles in orde. Alleen het zoemertje van de koelwatertemperatuur blijft maar zoemen, zelfs als het motorcontact uitgezet is. Ik heb echt geen zin om die wrakke elektrische installatie te gaan navlooiën, omdat ik er al een paar stukjes van gezien heb die mij de moed benemen. “Plak er maar een stuk tape op”, is mijn advies. Ik maak me verder wel wat zorgen over die verdwenen impellervantjes, maar daar kan ik nu niets aan doen. Hopelijk komen ze niet voor een opening in het koelwatersysteem.

De beginnende schippers zijn zeer gelukkig. Zij staat er op om ons een mooi flesje wijn te geven, al zeg ik nog dat het echt niet hoeft. Ik praat nog wat met de schipper. Hij vertelt dat ze vanuit het zuiden gekomen zijn en via het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJ op het Markermeer terecht zijn gekomen. Ik maak hem duidelijk dat hij dan erg veel geluk gehad heeft. Motorpech midden op het IJsselmeer is niet zo'n probleem, je drijft een poosje of je gooit je anker uit (achteraf vraag ik mij af of dit jacht wel uitgerust was met een anker). Maar op het ARK ben je in *levensgevaar* als je met een beetje wind zonder motor raakt. Denk maar eens aan die enorme duwbakken die daar varen, bij dwarswind toch al schuin in het vaarwater. Raak je daar onder, dan is het gedaan met je watersport. In de jaren dat wij aan het eind van het seizoen van Naarden naar Rheden voeren, gingen wij bewust altijd met twee of drie jachten in konvooi over het ARK. Als er dan wat zou zijn (het is gelukkig nooit gebeurd) gooi je een sleeplijntje uit en je vervolgt je weg.

Ik ben maar gegaan, na nog wat adviezen:

- Maak een schema van je elektrische installatie (zoals alle cursisten van onze

cursussen “Elektriciteit aan boord” inmiddels gedaan hebben).

- Leer je motor kennen. Luister naar je uitlaat; als er geen koelwater is maakt je uitlaat een heel ander geluid.
- Realiseer je dat je op het water meer zelfredzaamheid moet hebben dan op de wal.



De volgende morgen vroeg horen we het bootje vertrekken. Wij hopen er het beste van. Misschien dat deze watersporters hun lesje hebben geleerd: als je wilt varen moet je ook willen sleutelen, onderhoud doen en kennis van je boot verwerven.

Bent u technisch?

Tijdens een praatje op onze haven kregen we het over het onderwerp “technische hulp bieden”. Een ieder is uiteraard vrij om dat al of niet te doen. Als je jezelf te vlug als een techneut presenteert loop je het risico dat je altijd de klos bent. Zoals gezegd vind ik dat niet zo erg, maar het hangt wel af van de mensen die je helpt.

Bij de sluis in Enkhuizen meerden wij 25 jaar geleden met onze Friendship 28 af naast een 40-voets zeiljacht, in onze ogen van die tijd een kolossaal schip. Men had motorpech. Na twee uur sleutelen, waarbij bleek dat de schipper ook helemaal niets van zijn installatie afwist (zelfs niet waar de brandstoftank zat) gaf ik het op en we hebben het jacht langszij genomen en met toestemming van de sluiswachter door de Krabbersgat sluis naar de Buijshaven gebracht. Wij namen daar afscheid. Vier maanden later ontvingen we per post een kistje met twee flessen wijn, gestuurd door het bedrijf van de schipper, zonder een woord begeleidend schrijven. Het was het kerstpakket dat hij ook aan zijn medewerkers had gestuurd. Dan wil je wel een poosje zeggen: “Jammer, ik ben totaal niet technisch”.



TEGELZETTERSBEDRIJF van der Teems vof

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

WWW.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.NL



Zeilmakerij Reparatie Teunissen

Voor al uw bootafdekkingen,
tevens reparatie jachtzeilen.

Nijverheidsstraat 21B, 6987 EN Giesbeek - 0313-632150

www.zeilmakerijteunissen.eu

DE BUITEN ZAAK ZEILMAKERIJ



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

Nijverheidsstraat 21b • Giesbeek • t 0313 844 588
info@debuitenzaak.nl • www.debuitenzaak.nl



TEUNISSEN B.E.C.T

VOOR AL UW SCHEEPSELECTRONICA

Uitmaat 1B, 6987 ER Giesbeek - 06-46638360

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)

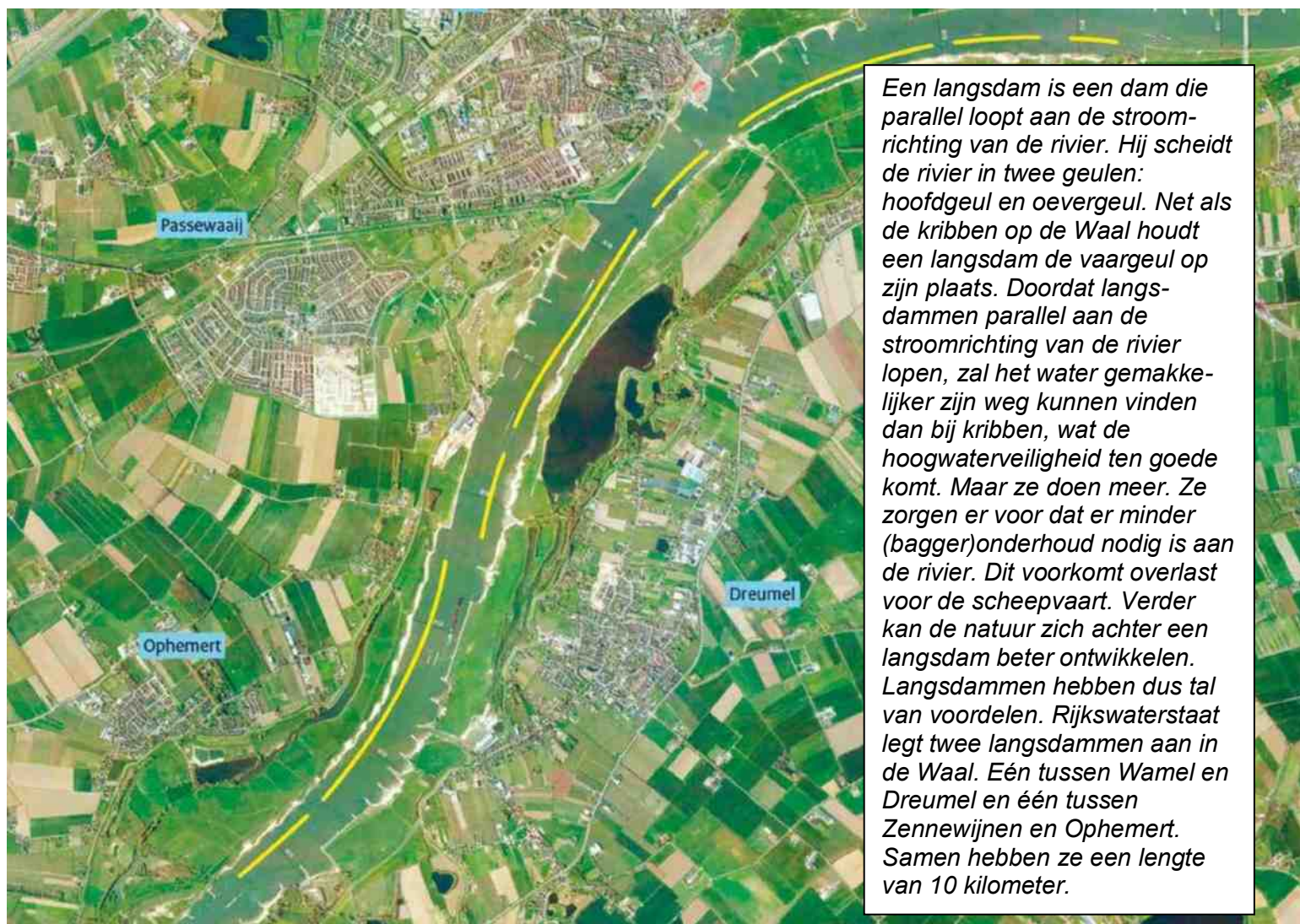
* Airconditioning

* Onze keuken is 7 dagen per week
van 12.00 tot 19.40 uur geopend.
Wij sluiten om 20.00 uur.



Groenestraat 1 - Rheden - Tel.: 026-4951382

WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL



Langsdammen, wat en waarom? Bron: Rijkswaterstaat

Het Nederlandse rivierengebied moet beter beschermd worden tegen overstromingen, omdat het klimaat verandert. We moeten rekening houden met nattere winters. Een gevolg is dat rivieren meer water te verwerken krijgen, waardoor de kans op overstromingen toeneemt. Om de veiligheid en aantrekkelijkheid van het Nederlandse rivierengebied ook voor de toekomst te garanderen, zijn in Nederland tal van maatregelen nodig. Het simpelweg verhogen van dijken biedt geen duurzame oplossing. Een nieuw soort maatregel is nodig: de rivier moet meer ruimte krijgen. Eén van die maatregelen is het verlagen van kribben in de Waal. Maar niet overal. Tussen Wamel en Ophemert komen *langsdammen*. Dit is een nieuwe manier om waterstanddaling te realiseren.

Hoogwaterveiligheid

De langsdammen liggen in de binnenbocht van de rivier, op ongeveer dertig meter afstand van de huidige kribkoppen. Tussen de binnenbochttoever en de langsdam verwijderd Rijkswaterstaat de kribben en verdiept daar de rivier tot een oevergeul. Zo kan het water beter doorstromen. In de buitenbocht verlaagt Rijkswaterstaat de kribben niet. Het begin van de langsdam bij Wamel krijgt een ijsbok. Dit is een betonnen constructie die de langsdam beschermt tegen ijs op de rivier. Rijkswaterstaat kiest voor aanleg van de langsdammen in een binnenbocht, omdat deze minder diep is. Dat maakt de uitvoering eenvoudiger en goedkoper dan in een buitenbocht. De langsdammen worden even hoog als de kribben die er tegenover liggen. Dit betekent dat ze gemiddeld zo'n honderd dagen per jaar onder water staan. Er staan bakens op de langsdammen om te voorkomen dat schepen bij hoog water op de langsdam varen. De recreatievaart kan in de toekomst gebruik maken van de oevergeul die ongeveer 90 meter breed is. Zo breed als de rivier de IJssel. In het kader van de veiligheid is het beleid, dat

beroepsvaart en recreatievaart gescheiden worden. Bovendien heeft de recreatievaart achter de langsdam minder last van golven die grote vrachtschepen veroorzaken.

Minder overlast voor scheepvaart

De Waal is een zeer belangrijke transportas, met 165.000 scheepvaartbewegingen per jaar. De bevaarbaarheid van de hoofdgeul is dan ook van groot (economisch) belang. Regelmatig baggeren houdt de bodem van de vaargeul voldoende diep, maar geeft ook overlast voor de scheepvaart. Met de langsdammen kan Rijkswaterstaat de bodemhoogte beter regelen. Een langsdam heeft een in- en een uitstroomopening en een aantal tussenopeningen. Op basis van monitoring kan Rijkswaterstaat de grootte van de openingen bepalen. Ze kunnen groter of kleiner gemaakt worden door de openingen met meer of minder stenen op te vullen. Zo kan Rijkswaterstaat de hoeveelheid water en zand in de oever- en hoofdgeul sturen, met als doel de rivier op een constante diepte te houden. Bij een constante diepte is minder onderhoud aan de hoofdgeul nodig. Dit beperkt de overlast voor de scheepvaart.

Naschrift van de redactie:

Een nieuw project heeft ook een nieuw woord nodig, zullen de *spindoctors* van RWS gemeend hebben. Dat het woord niet voorkomt in de Van Dale mag geen probleem zijn. Geef het project een niet bestaande naam en dan lijkt het helemaal nieuw, *innovatie* noemt men dat. We gaan even voorbij aan het feit dat dammen in de lengterichting van een rivier al sinds mensenheugenis bestaan. Ze heten *strekdammen*, maar dat is niet nieuw en dus ook niet hot. Zie het



fotootje van een strekdam bij Krimpen aan de Lek. Dit zegt Van Dale er over:

strekdam, m. (-men), dam in de richting van de loop van een rivier, hetzij ter beveiliging van holle oevers of van brugpeilers, hetzij tot beperking van de rivier tot de normale breedte.

Btw-vrijstelling watersportverenigingen onder vuur

Bron: Zilt Magazine

Verenigingsjachthavens zonder personeel in dienst zijn tot op heden vrijgesteld van BTW voor de verhuur van ligplaatsen, terwijl booteigenaren in commerciële jachthavens 21% BTW moeten betalen. Die vrijstelling is niet in lijn met de EU richtlijn, zo oordeelde Europese Hof van Justitie op 25 februari. De Europese Commissie maakte al sinds 2009 bezwaar tegen de Nederlandse regeling. Klachten van Nederlandse commerciële jachthavens vormden de aanleiding. Geert Dijks, directeur van de brancheorganisatie HISWA Vereniging: “De uitspraak geeft een gelijk spelveld in de markt van jachthavens. De prijsverschillen tussen verenigingshavens en commerciële havens waren in 2015 40 procent. Dit komt door de fiscale voordelen en vrijstellingen die voor wat betreft de BTW niet legaal zijn volgens de hoogste Europese rechter”. Maurice Leeser, directeur Watersportverbond: “De uitspraak baart het Watersportverbond grote zorgen, omdat watersportverenigingen mogelijk (deels) BTW-plichtig worden voor de ligplaatsverhuur aan recreatief varende leden. Watersportverenigingen krijgen dan te maken met extra kosten en administratieve verplichtingen en dat kan effect hebben op de contributie. De BTW-vrijstelling voor sportverenigingen is in het leven geroepen om sport (financieel) toegankelijk te maken en te houden voor brede lagen van de bevolking. Dit streven wordt nu geweld aan gedaan. De watersport wordt daardoor minder toegankelijk”.

Nieuw soort diesel beschikbaar

Bronnen: De Telegraaf, Shell website

Op elf plaatsen in Friesland is een nieuw type brandstof beschikbaar voor de watersporter. Het gaat om een minder vervuillende dieselvariant, het zogenaamde GTL. Nu moet deze zogenoemde “schone diesel” binnenkort ook buiten Friesland beschikbaar komen.

Aan de basis van GTL, afkorting van “Gas To Liquid”, staat een raffinageproces dat al bijna een eeuw bekend is: het zogenoemde “Fischer en Tropsch-proces”, vernoemd naar twee Duitse geleerden. Nazi-Duitsland produceerde jaarlijks miljoenen tonnen van deze diesel uit aardgas. Toch raakte het bewerkelijke raffinageproces, dat relatief schone diesel oplevert, na de oorlog geleidelijk in onbruik. Want met normale aardolie, in grotere hoeveelheden te winnen, was diesel gemakkelijker te produceren. Met de opkomst van groen en ecologisch verantwoord denken is GTL-diesel weer geleidelijk aan een opmars bezig. Dit gebeurt vooral omdat het bij de verbranding schoner is dan gewone diesel.

“Als je het eenmaal in je tank hebt gehad wil je niet meer anders”, aldus woordvoerder Freark Kaspersma van brandstoffenleverancier Veenema Olie uit Sneek. “Je ruikt het bijna niet. Als je voor de wind vaart, heb je die zwarte rookpluimen niet meer om je hoofd”. Dat komt omdat er circa twintig procent minder roetstof wordt geproduceerd door GTL en 9 procent minder stikstofoxiden.

Overigens zijn er nog geen exacte gegevens over hoe goed GTL-diesel nu werkelijk voor het milieu is. Bij de verbranding is het inderdaad schoner, maar bij het productieproces ervan is veel warmte nodig. Daardoor worden weer veel broeikasgassen de atmosfeer in geslingerd.

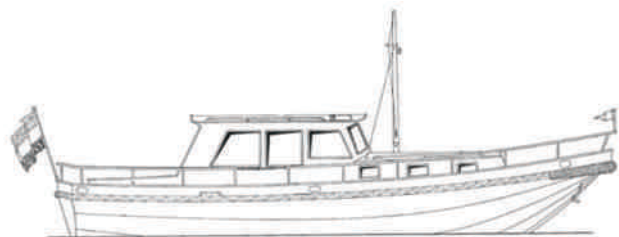
Nadeel is verder dat het circa tien Eurocent per liter duurder is dan gewone diesel.

GTL is in de autowereld al redelijk bekend, maar is in de watersport nog relatief nieuw. Sinds 2013 biedt brandstofdistributeur Veenema Olie uit Sneek de nieuwe brandstof ook aan voor watersporters. Het gaat om GTL dat door Shell in Qatar wordt geproduceerd. Er zijn nu elf verkooppunten in Friesland. Vooral onder watersporters blijkt het zo’n succes dat Veenema het nu ook buiten Friesland wil gaan verkopen. “Hopelijk ergens rond Pasen is het in Lelystad zo ver. Daarna gaan we het uitrollen op meerdere plaatsen in Nederland”.



Drie foto's van “Pearl GTL” in Qatar, de grootste raffinaderij voor GTL in de wereld

JACHTWERF DOESBURG



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

sput- en schilderwerk - - ijzerwerk
boeg- en hekschroefinbouw - - 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
6981 AN 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.

Duitse grammatica

door Jan Huisman

Zomaar een zondag in de zomer. We liggen in onze eigen box in Lelystad-Haven en genieten van het avondzonnetje. Onze buurman aan bakboord is met vakantie en er komt een passant aanvaren, een 32-voets zeiljacht met drie heren aan boord die de pensioengerechtigde leeftijd ruim gehaald hebben. Er wordt aan boord druk en luid overlegd, men kan de juiste box niet vinden (hoewel er maar één vrij is).

Eenmaal de vrije box voorbij is het lastig om terug te varen, het waait tenslotte 2 Beaufort en dan valt het allemaal niet mee. Na een kort verblijf aan lagerwal in de rietkraag (arme futen, er zit daar een nest!) weet men aan de goede kant van de box te komen. Maar de schipper is zó onzeker dat hij het jacht niet met enige gang in de box durft te sturen; nee, hij laat het schip verwaaien en de boeg, met een vervaarlijk anker voor de kop, komt centimeters van ons achterschip terecht. Gelukkig gooit de schipper de motor nog net op tijd in z'n achterruit, zodat er geen aanvaring komt, maar het schip ligt nu weer dwars achter de boxen.

Ik vraag vanaf ons achterdek aan een van de heren om een lijntje en ik krijg er zowaar een, zonder al te veel knopen erin. Zonder veel moeite trekken Annelies en ik het jacht de box in. De schipper doet niets meer, al had een klapje vooruit ons wel geholpen. De bemanning heeft zelf kennelijk door dat het niet allemaal goed verlopen is en trekt zich terug in de kajuit met wat wij bij ons aan boord "zwijsstront" noemen.

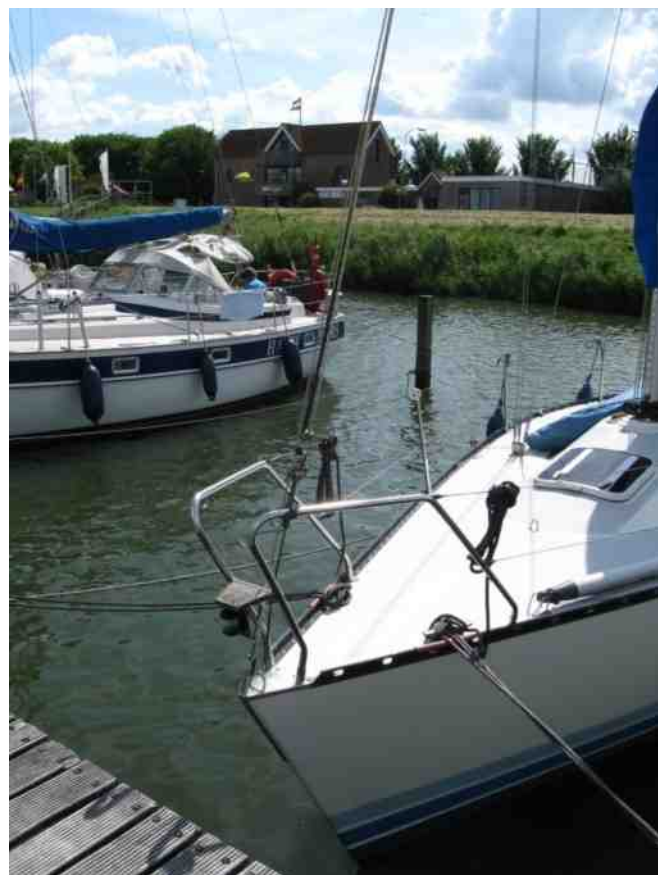
Na een rustige nacht hoor ik om 8 uur luide aanwijzingen die mij de indruk geven dat onze burens klaarmaken voor vertrek. En jawel, daar gaan ze, gelukkig recht achteruit met een windje 3 Bft op de kop. Met een beetje stuurboord roer achteruit komt het zo vanzelf goed, denk ik optimistisch, maar je houdt het niet voor mogelijk, de kapitein laat de boeg weer verwaaien en dat akelige anker is alweer vlak achter mijn zwemtrap. Ik sta inmiddels in pyjama op het achterschip en vrees het ergste. Er wordt in het commandocentrum van het jacht druk

geschreeuwd en veel gas voor- en achteruit gegeven, terwijl men wat willekeurig aan het stuurwiel draait.

Ik kan mij niet meer inhouden en spreek krachtig van "verdammte Amateurs". Daarop wordt niet gereageerd, en ik beseft dat de grammatica waarschijnlijk niet juist was; "*mein Deutsch ist noch immer nicht du das*".

Na nog een wijle in het riet, veel modder opwerpend, ziet men toch kans de kont in de goede richting te krijgen om achteruit de haven uit te varen. Maar de schipper heeft echt geen idee van de juiste roerstand bij achteruitvaren en hij wordt met enig geweld van de stuurstand verdreven door een van de andere zeebonken. Ze varen zigzaggend achteruit de haven uit en ik wens ze in gedachte "behouden vaart". Stel je voor, zo gaat men dus al botsbootje spelend een vakantie doorbrengen in ons fraaie land. Arme andere watersporters...

Heb ik al vermeld dat het hier om een huurjacht ging en dat de landgenoten van deze nautici meer verstand hebben van voetballen?



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.RHEDEN.HUBO.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 / E-mail: 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.

Highfeld

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
info@rutgersrecreatie.nl



Grote scheepsmotoren uit Korea

Opgetekend door Jan Huisman, Bron: Marine Propulsion Magazine

De bouw van grote scheepsmotoren was ooit in Nederland een belangrijke bedrijfstak. Denk aan De Schelde in Vlissingen, waar *Sulzer* motoren werden gebouwd, in mijn koopvaardijtijd de grootste motoren ter wereld (cilinderdiameter 900 mm). Ik had in de 60er jaren het genoegen met zo'n motor te mogen varen. Stork was ook een bekende motorenbouwer, ook daarmee heb ik gevaren, met iets minder genoegen overigens. En in Schiedam bouwde Wilton-Fijenoord de merkwaardige *Doxford* motoren, waaraan ik gelukkig in mijn varende carrière voorbijgegaan ben.

Dit alles is historie. Niet alleen uit Nederland, maar ook uit Denemarken, Duitsland en Zwitserland, waar gerenommeerde motoren van *Burmeister & Wain* (B&W), *Machinenfabrik Augsburg-Nürnberg* (MAN) en *Sulzer* (later *Wärtsila*) gebouwd werden, is de motorenbouw verdwenen. Het kon allemaal goedkoper in het verre oosten, in China en Korea met name. Japan is inmiddels ook al te duur voor deze bedrijfstak. Jammer allemaal, zo is hoogwaardige werkgelegenheid uit Europa verdwenen.

Inmiddels zijn de schepen veel groter en motoren zijn nog steeds nodig. Ik las in het bovengenoemde blad dat een nieuw type motor met succes is beproefd in Korea, bij *Doosan Engine*. Het ontwerp van deze motor is van *MAN Diesel & Turbo*, maar de bouw vond geheel plaats in Korea. Deze tweetakt motor (MAN B&W 11G95ME-C9.5) ontwikkelt 76.700 kW (103.000 pk) en hij is bedoeld voor een containerschip dat 19.160 TEU aan laadkisten kan vervoeren.

Gegevens van deze motor:

- Boring (cilinderdiameter) 950 mm
- Slag 3.460 mm (dat is dus 3,5 meter!)
- Vermogen 6.870 kW per cilinder
- Toerental 80 omw./min.
- Gemiddelde effectieve cilinderdruk 21 bar

Als je met een vergrootglas kijkt zijn op de onderste foto enkele medewerkers van Doosan Engine te zien, met witte helmen op. De afmetingen van de motor zijn kolossaal; bedenk dat het hart van de krukpen 3,5 meter diameter nodig heeft om in het carter rond te draaien. Daar komt nog de dikte van de krukpen en nog iets voor de drijfstang bij. Het carter is dus een echte balzaal qua afmetingen.

Waar zal de motorenbouw heen gaan als ook Korea en China te duur worden? Misschien zijn wij dan in Europa inmiddels zó ver in welvaart achteruitgegaan dat wij het nieuwe lagelonenland worden. Ik maak dat niet meer mee, maar zorgelijk vind ik deze ontwikkelingen wel.



De proefstand van Doosan Engine in Korea

WATERSPORTCENTRUM ARNHEM

Watersportwinkel Arnhem

- winkel met 300 m² 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**

Mijn stokpaard: reddingstrap aan boord

door Jan Huisman

Tien jaar geleden schreef ik een stukje in het Steigernieuws over reddingstrappen. Het is misschien een goed idee om daar nog eens op terug te komen.

We varen voor ons plezier, en op een mooie stek is het ook prettig om even overboord te springen en een rondje te zwemmen. Kun je meteen de waterlijn even schoonpoetsen. Het nuttige met het aangename, zogezegd. Vrijwillig overboord, niks mis mee. Maar wat als je onvrijwillig te water gaat, doordat je struikelt of doordat je de afstand tot de steiger net verkeerd inschatte? Zoiets kan altijd gebeuren, zowel in de haven als op het ruime water.

Onze haven heeft lange steigers (A-B circa 300 meter, C-D ongeveer 160 meter) en als je daar te water gaat is het heel moeilijk om er weer uit te komen. De steigers zijn te hoog om zonder hulp op het droge te geraken. Ronald Kroonsberg kan dit beamen, hij ging tijdens de werkzaamheden (in de winter!) te water en werd er door de collega-werkers weer uitgevist. Ook Adri Dijkman hebben we al eens met vereende krachten op het droge geholpen.

Je zou zeggen: reddingstrappen op de steigers, dus. Maar waar moet je die zetten? Als je te water gaat is er een ding héél belangrijk: *zo snel mogelijk er weer uit*. Elke seconde telt en hoe kouder het water, hoe meer dit speelt. Als er dan om de 50 meter een reddingstrap zou zijn kun je het wel vergeten. a) Je moet op dat moment bedenken waar die trap hangt en b) Je moet er naar toe zwemmen, om schepen heen en misschien wel onder de steiger door. Dat gaat niet werken!

Zoals ik tien jaar geleden al betoogde is er maar één manier om aan veiligheid te doen: *zorg dat je eigen schip een reddingstrap heeft*. Die weet je dan te zitten, hij is altijd dichtbij en je klimt op je eigen schip. Dus geen trap die op het dek ligt, maar een trap die in het water hangt, liefst met twee treden onder water, of die door de drenkeling zelf naar te laten is.

Heeft mijn stukje van destijds enige invloed gehad? Ik vrees van niet. Een rondje (in mei 2016) op de haven leverde weer beelden op van ontbrekende trappen, geblokkeerde trappen (bijboot), trappen die te hoog zitten voor de drenkeling en ga zo maar door.

Mensen, denk aan je veiligheid. Doe eens het testje dat ik hieronder aanbeveel en trek je conclusies. En noem nooit meer die trap achter aan je schip een *zwemtrap*. Het is een *reddingstrap*, essentieel voor uw overleven!



Een testje

Het is mooi weer, het water is aangenaam van temperatuur en u bent met minstens twee personen aan boord. Vaar naar het zandstrandje bij de haven en ga daar voor anker. Trek uw zwemkleding aan en spring overboord. Daarna klimt u zonder hulp weer terug aan boord. Hoe moeilijk was dat? Ging het überhaupt wel, of had u hulp nodig van de bemanning? U weet nu wat er kan en wat niet en wat u eventueel kunt verbeteren.

Bulletalie altijd beschikbaar

door Jan Huisman

Enkele jaren geleden had ik een vrij ernstig ongeluk door een klapgijp bij ruwe zee op de Westereems. Zoals dat gaat was het eigen schuld, dikke bult, ik dacht dat we Borkum net konden bezeilen zonder bulletalie. Niet dus, en 9 dagen ziekenhuis waren mijn deel, gevolgd door zes weken herstel op Borkum, aan boord, wat eigenlijk helemaal geen straf was. Voor mijn partner Annelies was het erger, zij had mij vrijwel bewusteloos in de kuip zien liggen en ze heeft kranig gehandeld door alleen de zeilen te strijken, Borkum binnen te lopen en intussen een ambulance te bellen.

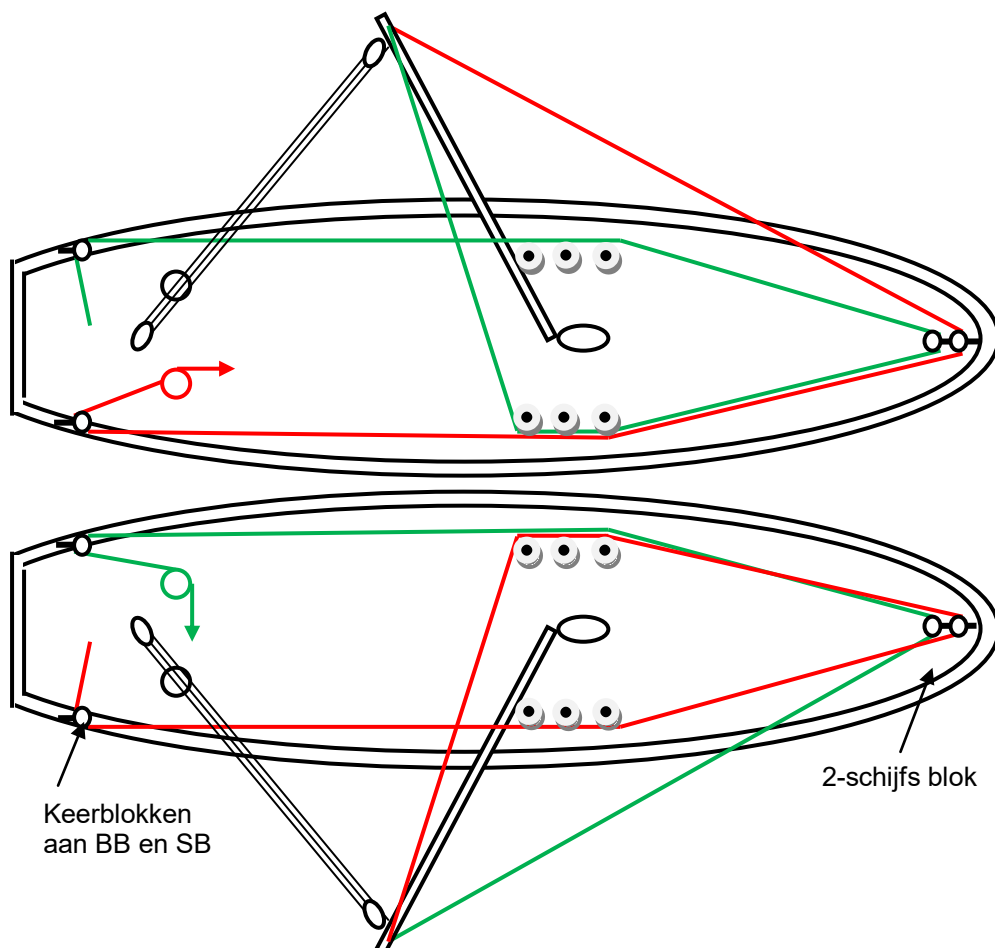
Zo'n voorval wil je niet twee keer meemaken, en dus ging ik experimenteren met een bulletalie die altijd stand-by is en waarmee je ook probleemloos kunt gijpen. Ik heb in de diverse zeilbladen allerlei oplossingen gezien, en misschien komt de mijne wel als mosterd na de maaltijd, of heb ik het wiel opnieuw uitgevonden.

Ik geef mijn oplossing voor wat hij waard is, met de verzekering dat hij heel comfortabel en veilig werkt, en dat wij bijna nooit meer zonder deze voorziening vertrekken.

Het systeem werkt met twee lange lijnen, rood en groen, zie de schets. Ze worden allebei aan het eind van de giek bevestigd en vervolgens buiten de verstaging om naar een 2-schijfs keerblok op het voordek geleid. Na het keerblok gaan de lijnen, weer om de verstaging heen, naar keerblokken op het achterschip en vandaar naar de schootlieren (of in mijn geval de spinnakerlieren, wat er maar beschikbaar is).

Bij gebruik van de bulletalie wordt de juiste lijn doorgehaald en met de lier strakgezet. De strakke lijn loopt om de verstaging heen, maar dat is geen probleem omdat ik van die aluminium buizen om de spanners heb. Bij gijpen wordt de grootschoot ingehaald, één bulletalie gevierd en de andere doorgezet. Buiten gebruik liggen de lijnen slap vanaf het giekeinde naar beneden, daar heb je geen last van.

Van harte aanbevolen!



Grootzeil over bakboord: Rode lijn aangetrokken, groene los. Bulletalie naar wens spannen met SB schootlier.

Gijpen: haal de grootschoot in, vier de ene bulletalie en haal de andere aan. Klaar, alles vanuit de kuip!

Grootzeil over stuurboord: Groene lijn aangetrokken, rode los. Bulletalie naar wens spannen met BB schootlier.

Scheepvaartwinkel marine **S**

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

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

