

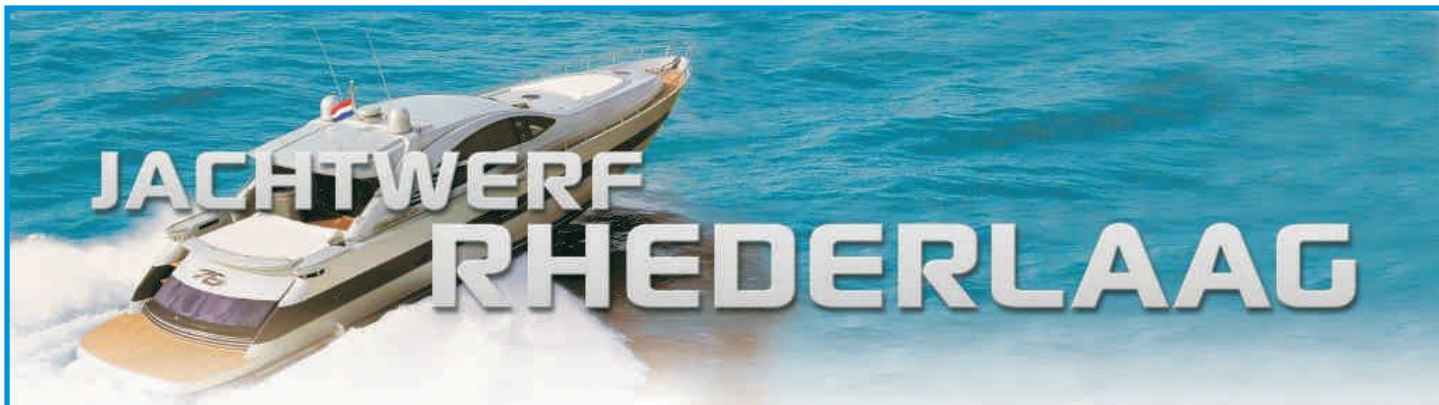


STEIGERNIEUWS



Najaar 2019

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

JACHTWERF RHEDERLAAG

Rhedenseveerweg 1

6987 EC Giesbeek

T: 0313 - 63 25 61

M: 06 - 20 44 89 69

info@jachtwerfrhederlaag.nl



Steigernieuws



JAARGANG 41

NAJAAR 2019

Wat staat waar?

Infopagina	4
Van de voorzitter: wat een zomer...	5
Van de havenmeester	7
Nieuws over de website	8
Nieuws van het brainstormteam	9
Otter gespot op Rhederlaag	9
Zeilbootje voor de jeugd	10
De reddingsoperatie	11
Brandbeveiligingsmaatregelen	13
De beluchter of hevelbreker	17
Oproeplijst zaterdagwerk	18
Zwaaiikom haven Doesburg	20
De brug der smarten en zuchten	21
Vaartocht 2019 met de Kroon	25
Het Reevediep, nieuw vaarwater	29
Een warme douche	31
Marker Wadden: een nieuwe bestemming	32
Motorboot winterklaar maken	34

Bij de voorplaat: De Europese flamingo gespot in onze haven! Normaal gesproken is dit geen broedvogel in Nederland. Gelukkig hebben we dit kunnen vastleggen.

Redactioneel

Dit zal het laatste redactioneeltje zijn dat ik schrijf voor ons Steigernieuws. Per 1-1-2020 heb ik mijn lidmaatschap opgezegd. Niet omdat ik het bij De Engel niet meer naar mijn zin zou hebben, integendeel, het is een fantastische club, waar ik met veel plezier lid van ben geweest en gewerkt heb. Mijn passie ligt echter niet meer bij het varen, maar bij het wandelen. Geen toeristencentra of drukke havens meer, maar de afzondering en de eenzaamheid van de natuur. Het komend jaar zal ik nagenoeg het hele vaarseizoen aan het zwerven zijn door de bergen en bossen in de VS, een wandeling van het zuiden van Georgia door de Appalachen naar Canada. Een wandeling van plm. 3600 km. Dit zal ongeveer zes maanden in beslag nemen. Een lidmaatschap van een watersportvereniging past hier niet zo goed bij. Ik blijf wel bij het water betrokken als mede-schipper op de ASM1, het pontje over de Neder-Rijn en door de restauratie van en het varen met de Anders J. Goedkoop, de zee- en havensleper, die het voorblad van het voorjaarsnummer van het Steigernieuws siert.

Dank aan alle engelen en speciaal aan de DWW'ers voor de fijne tijd die ik op de club had. Het ga jullie allen goed en vaarwel.

Peter



Het is niet de mooiste foto, maar hij is uit 1952 en dan valt het wel mee. Het Doesburgse volk maakte de officiële opening van de nieuwe Ver Huellbrug mee.

Rechts zie je nog net een "stalen boot" en daar stond ons lid Jan Wieggers aan het roer. Die "stalen boot" is van hetzelfde type als onze havenboot. Zie het artikel in dit nummer.

Informatiepagina

Ereleden: D. Agelink, H.P. Mooiman †

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

Bestuur:

Voorzitter: Rob Westerdijk, J.P. Coenstraat 23, 6991BX Rheden 06 51361843

voorzitter@wsvdeengel.nl

Secretaris: Dorine Willems-Mooiman, Rijsakkers 10, 6923 PM Groessen 06 41224290

secretaris@wsvdeengel.nl

Penningmeester: Dick Jansen, De Hoge-kamp 6, 6991CX Rheden 06 53101301

penningmeester@wsvdeengel.nl

Bankrekening WSV De Engel: NL47 RABO 0147 8082 94

Bestuurslid externe relaties Gerard van Essen, Nieuwstraat 17, 6881SK Velp 06 16360204

bestuur@wsvdeengel.nl

Bestuurslid coördinatie vrijwilligerswerk:

Cees van der Zwaard, Lentsesteeg 21, 6991 JC Rheden 06-19005793

Brainstormteam en planning clubhuis:

Jolanda van Amersvoort

Henk Jansen

Frans Doevelaar

Alwine Berger

brainstormteam@wsvdeengel.nl

06 18883998

06 19649431

06 51065837

06 12157473

Ontwerp en uitvoering flyers: Jeroen Schutten en Floris Dirkse van den Heuvel

Redactiecommissie:

Jan Huisman

Peter Visser

Anne van Dijke

Herman Speelman

steigernieuws@wsvdeengel.nl

026 4952768

026 3620172

06 54783399

06 53854599

Advertenties: Vincent Koers v.koers@melistransport.nl 06 11954773

Website: www.wsvdeengel.nl

Beheerder: Jos van den Houten webbeheer@wsvdeengel.nl

Backup: Herman Thiadens

Coördinator zelfwerkzaamheid: coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl

Cees van der Zwaard

06-19005793

Havenmeesters en gebruik kraan: havenmeester@wsvdeengel.nl

Hans Kramer, 06 23821329. Bij afwezigheid vervangend havenmeester, 06-23821329

Jeugdcommissie:

Roland van Keimpema

Milan van Keimpema

Dorine Willems-Mooiman

Nico Veen

jeugd@wsvdeengel.nl

06 54347795

06 41224290

06 23086350

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 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.

Van de voorzitter: Wat een zomer..... door Rob Westerdijk

2019 was weer een prachtige zomer. Weer warmterecords en gelukkig voor ons allen voldoende water zodat ieder de watersport kon beleven die hij/ zij wilde. Vissen, zeilen, snel varen, rustig dobberen, zwemmen, roeien,.... Het kon allemaal. Er was en is gelukkig geen sprake van watertekort in onze haven geweest. Dat kan menig boer met een landbouwbedrijf in de Achterhoek en op de Veluwe niet zeggen. Desondanks hadden we nu andere weersomstandigheden: een tornado over Rheden en wateroverlast door overvloedige regenval. Kortom: klimaatverandering, we weten het allemaal. Dat stelt ook eisen aan onze opvattingen over duurzaamheid.

Zowel individueel als in de vereniging nadenken en doen wat we kunnen om ook op kleine schaal bijdragen te leveren. Zoals zorgvuldig scheiden van reststromen in vaste als in vloeibare vorm. Hans Kramer is er ook nog blij mee. En hergebruik van reststroom zoals staal. Mogelijk heeft u ook de afzetting van het proefveld achter op het grote weiland links gezien. Daar wordt onderzoek gedaan naar de invloed van schimmels op bodemverbetering door dr. Jacqueline Baars en haar team van Biomygreen. Dit onderzoek kan mogelijk ook worden ingezet als vervolgonderzoek naar mogelijkheden voor het uitdiepen van de haven. Op de klassieke manier; baggeren, baggerspecie afvoeren en storten, zal het op diepte brengen van onze haven onhaalbaar zijn. Dus hebben we een voorstel opgetuigd dat aantrekkelijk is voor verschillende partijen; zoals Rijkswaterstaat, gemeente Rheden, onderzoek-/ opleidingsinstituut, Biomygreen en aanwonenden. Doel is een proeftuin te creëren waar in de lage delen op ons terrein de bagger gestort kan worden, deze van de schimmels te voorzien om de baggerspecie gezond te maken, de bodem geëgaliseerd te hebben zodat we wat campers kunnen plaatsen en de gemeente gesteund wordt in de versterking van de recreatieve functie van het dorp. Als iedereen dit een goed idee vindt en bereid is mee te denken in plaats

van tegen te stribbelen kunnen we mogelijk ergens komen. Op 26 sept. komen we weer bij elkaar en zullen we een projectvoorstel optuigen waarbij ook naar externe financiering voor deze proeftuin gezocht zal worden.

De haven kende deze zomer een aantal opmerkelijke zaken: de tuingroep bleef de tuin verzorgen waardoor er, ondanks de droge periodes, volop kleur bleef. Daar konden niet alleen wij van genieten, maar ook de passanten en de eerste proefkampeerders. En er waren dankzij de brainstormcommissie meer activiteiten in de Engelenbak, waarvan leden goed gebruik maakte. Door ondersteuning van vrijwilligers is er sprake van toename van openstelling, activiteiten en een hogere opkomst in De Engelenbak. In de afgelopen periode zijn er, onder leiding van het bestuur, samenwerkingsovereenkomsten tussen brainstormcommissie en beheerders gemaakt en hebben afstemmingsoverleggingen plaatsgevonden. Helaas heeft ondanks alle bereidheid, goede wil en overleg het niet geleid tot een voor allen tevredenstellende samenwerking tussen beheerders en brainstormcommissie. Het is aan beide kanten ten koste gegaan van persoonlijk plezier om een bijdrage aan de vereniging te blijven leveren. In deze situatie hebben Nellie en Bert Prak, na overleg met het bestuur, besloten zich terug te trekken en daarmee de vereniging te dienen. Het bestuur betreurt de ontstane situatie en haar onmacht om de situatie voor beide partijen te doorbreken. Het bestuur heeft grote waardering voor de door Nellie en Bert gemaakte keuze om het belang van de vereniging voorop te stellen.

Tenslotte wacht het bestuur nog op het allerlaatste voorstel van de Meteor om toch eindelijk de weg naar de haven aan te pakken. Als de directie van de Meteor toestemming geeft voor de investering kunnen de werkzaamheden eindelijk gaan plaatsvinden.

Ook al is het nog vroeg om over een sluiting van het vaarseizoen te reppen hoop ik u niet alleen zo mogelijk tussendoor op de haven, dan wel bij de zomerseizoensluiting 19 okt. in de Engelenbak te treffen.

**VOLVO
PENTA**

Paul Heebing

w a t e r s p o r t



Onderhoud



Reparatie



Stalling



Tekdek

Wij komen ook graag voor onderhoud en reparatie naar u toe!



Industrieweg 10 | 6915 SG Lobith | info@heebingwatersport.nl | +0031316-54 27 30 | +316 29 53 88 73

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



TEGELZETTERSBEDRIJF van der Teems vof

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

WWW.TEGELZETBEDRIJFV.ANDERTEEMS.NL

PANNEKOEKHUIS STRIJLAND



AL MEER DAN
60 JAAR EEN BEGRIP

PANNEKOEKHUIS
STRIJLAND

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



Groenestraat 1 - Rheden - Tel.: 026-4951382
WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL

Van de Havenmeester

door Hans Kramer

Gelukkig hebben we een rustiger jaar gehad dan het jaar ervoor. We hebben voldoende water gehouden, waardoor we weer meer passanten konden ontvangen.

De herindeling van de haven is op een paar leden na goed ontvangen en heeft zijn effect bewezen.

Zoals u waarschijnlijk wel heeft gezien is de Moloc (afvalcontainer) aangepast zodat er alleen maar klein huishoudelijk afval in kan (waar hij voor bedoeld is) en zijn we hopelijk bevrijd van het dumpen van alles wat je kwijt wilt op de haven. Zoals kapot tuinmeubilair, vloerbedekking, verbouwafval.

Neem het mee naar huis mensen en zadel de vereniging niet op met onnodige kosten om extra de Moloc te moeten laten legen.

Zie foto 1.

Eén van de leden vond het nodig mij daar op aan te vallen, in het bijzijn van passanten.

Als je het met een bestuursbesluit niet eens bent, breng dat dan naar voren in een alg. ledenvergadering of neem contact op met het bestuur, maar niet en plein public en zeker niet als het ook nog ongefundeerd is.

Ik wil jullie even attenderen op bijgaande foto's.

Zie foto 2. Alle leden weten wat je met afgewerkte olie moet doen, dus niet zoals deze emmer met afgewerkte olie, die uiteindelijk door de regen overloopt met alle gevolgen van dien.

Realiseren deze mensen zich wel, áls we op zo'n moment milieucontrole krijgen de vereniging een boete krijgt zo hoog dat het liggeld voor de andere leden onbetaalbaar wordt, ONGELOOFELIJK.

Zie foto 3. Er staat duidelijk ALLEEN PAPIER.

Maar wat er allemaal bijgezet en ingegooid wordt is schrikbarend!

O.a. stukken piepschuim.

Ik spreek de hoop uit dat we nog een mooie en fijne nazomer hebben met elkaar.



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Nieuws over de Website

Het valt niet mee om na deze hete, winderige en soms natte zomer waarin we het er in Rheden behoorlijk van langs hebben gekregen, weer terug te komen in het alledaagse leven. Rheden haalde diverse keren het regionale en landelijke nieuws. Voor veel mensen een heftige tijd, maar ook een mooie tijd met prachtige vaartochten. Gelukkig was het voor het beheer van de website wat rustiger, alhoewel....

We hebben zeker niet stilgezeten deze zomer. Het updaten en maken van back-ups ging gewoon door. Ook het publiceren van nieuwsitems, bijhouden van de agenda en aanvullen van verenigingsinformatie zijn taken die eigenlijk geen vakantieperiode kennen. Kortom: "Actueel blijven dus!"

Misschien is het goed een specifiek onderwerp eens wat meer toe te lichten, namelijk: 'Privacy'. Dit wordt een steeds belangrijker onderwerp. Vanuit webbeheer wordt behoorlijk gesleuteld om deze voor onze leden te waarborgen.

Met een aantal leden heb ik al eens gesproken over het feit dat de digitale versie van Steigernieuws via onze website openbaar toegankelijk is. De informatie die erin is te lezen is vaak interessant en zou toch eigenlijk openbaar moeten zijn maar toch.....? Soms worden verhalen geschreven welke door de auteur bedoeld zijn voor leden van de vereniging en niet voor buitenstaanders. Welnu, ik heb nieuws, onlangs is aan het bestuur voorgesteld om Steigernieuws via de website achter het afgeschermd gedeelte 'Voor Leden' te plaatsen. Ook zijn we meer kritisch naar de te publiceren foto's.

U ziet, we proberen er zorgvuldig mee om te gaan maar ik stel voor dat u eventuele oneffenheden op dit gebied even aan ons doorgeeft. Dit omdat er tegenwoordig toch anders naar deze zaken wordt gekeken.

Tot slot wijs ik u nog op de mogelijkheid aan ons te melden wat u van onze website vindt. Ik weet wel, "Geen bericht is goed bericht". Maar toch..... het is best fijn soms eens wat respons te ontvangen. Goede ideeën horen we graag! Graag zien we deze reacties via ons e-mailadres www.webbeheer@wsvdeengel.nl

Een heel fijn najaar gewenst en hartelijk gegroet,
Jos van den Houten, webbeheer@wsvdeengel.nl

Nieuws van het Brainstormteam

door Het Brainstormteam

De vakanties zijn veelal voorbij, hoewel de grijze golf onder ons er nog op uit trekt of vaart! Hoe dan ook, het brainsstormteam heeft niet stil gezeten en tussen alle bedrijvigheid en vakanties door zijn er al wat plannen gemaakt met een frisse aanpak voor het najaar- en winterseizoen.

Bert en Nel Prak zijn gestopt als beheerders van de Engelenbak. Na hun jarenlange inzet en betrokkenheid bij het reilen en zeilen van ons clubhuis vonden zij het tijd om de taken over te dragen. De taken worden overgenomen door het brainstormteam, de havenmeester en andere commissies in overleg met elkaar.

Wat staat er op het programma de komende tijd:

Zaterdag 19 oktober 2019

- Sluiting vaarseizoen. Aanvang 15.00 uur met doorloop in de avond. Na de traditionele handelingen die bij sluiting horen, zoals vlag strijken en de speech van onze voorzitter Rob Westerdijk willen we het zomer gevoel nog even vieren door het sluitingsfeest een Grieks tintje mee te geven. Entourage, kleding en inwendige mens. De details worden nog verder uitgewerkt. U ontvangt het programma met alle festiviteiten ruim van te voren.



Nog uit te werken plannen en vast te stellen data in 2019/2020 in willekeurige volgorde:

- Themamiddag/avond met maritieme informatie
- Kaartmarathon
- Quizmiddag/avond
- Een laagdrempelige technische cursus (dieseltechniek)
- Het in kerstsferen brengen van de Engelenbak
- ?

Houd mededelingen op het haventerrein, uw mail en de website in de gaten voor actuele berichten over de te organiseren activiteiten.

Andere plannen of wensen zijn van harte welkom, wel met het verzoek om zelf bij te dragen aan de organisatie. Doorgeven aan brainstormteam@wsvdeengel.nl of in de wandelgangen tijdens uw bezoek aan de Engelenbak.



Otter gespot op Rhederlaag

door Herman Speelman

Behalve boten, kayaks, badgasten, en rariteiten valt er nog veel meer te zien op Rhederlaag.

In de eerste week van augustus heb ik een otter gespot op Rhederlaag. Is dat bijzonder? Ja! De otter was eind jaren 80 uitgestorven in Nederland. Na de herintroductie in 2002 zijn er nu ongeveer 250 in Nederland. Rond Doesburg wordt ook wel eens een otter gespot.

Door verkeer, jacht, verdrinking in fuiken, gif, watervervuiling en verdwijning van geschikt biotoop verdween de otter in Nederland. Met de hervestiging van een kleine reproducerende groep dieren is in 2002 een begin gemaakt voor een mogelijk herstel van de otterpopulatie in ons land. Dit herstel zal nog mede afhankelijk zijn van verdere herintroducties en het slagen van verbindingzones met omliggende natuurgebieden' (van zoogdiervereniging.nl).

Ik heb geprobeerd een filmpje te maken van de observatie. Ga naar YouTube en type de zoekwoorden otter en Rhederlaag.



(foto: freeimages.com)

Zeilbootje voor de jeugd

door Hans Kramer

Lange tijd bestond bij de jeugdcommissie de wens een wat groter zeilbootje aan te schaffen, om de jeugd die uit een Optimist is gegroeid ook wat te kunnen bieden.

Ziedaar, op een dag belt André Lampen.

Voor de nieuwe leden:

André is jarenlang penningmeester van de vereniging geweest. Hij heeft veel betekend en is altijd betrokken gebleven de vereniging.

André vroeg mij of er misschien interesse was in een zeilboot.

Door omstandigheden moest hij er afstand van doen, we hebben afgesproken dat ik zou komen kijken.

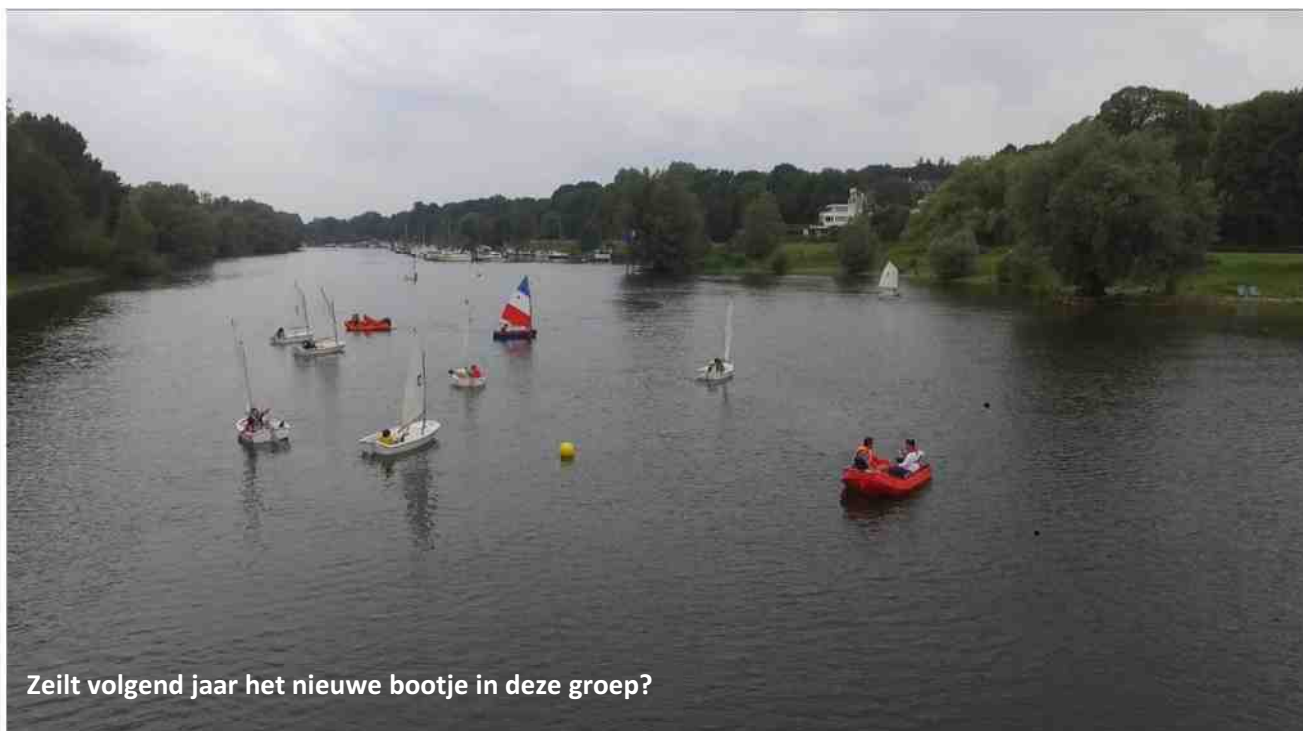
Daar stond de boot in een grote stal, onder het stof maar zag er prima uit.

Wat bleek: hij had hem zelf gebouwd en ik zag dat het hem veel deed om er afstand van te doen.

Hij hoopte dat hij goed terecht kwam en onderhouden zou worden, dan mocht de vereniging hem zo hebben, een prachtige geste toch?

Ik hoop dan ook van harte dat er iemand of meerderen bereid zijn het bootje in ieder geval één keer per jaar te lakken, zodat als André mij eens vraagt hoe het met het bootje gaat, ik met recht kan zeggen:

“Prima André.”



Zeilt volgend jaar het nieuwe bootje in deze groep?

De Reddingsoperatie

door Hans Kramer

Het zal je maar gebeuren, ver weg van je thuishaven krijg je pech, ondanks dat je je boot zo goed onderhoudt. Dat gebeurde Ruud dus in Deventer.

Wat nu, een monteur laten komen?

Nee, Ruud doet zolang het kan alles zelf.

Maar ja, elke keer op en neer naar Deventer om materiaal te halen?

Goede raad is duur. "Nee hoor, ben je gek" zei Henk, ik heb een boot die kan alles, de sterkste hier uit de haven ik haal je op, (wat een aanbod hé!), maar we moeten er wel een paar mannetjes bij hebben.

En zo vertrokken Henk, Ruud, Piet en Hans om 7 uur 's morgens uit de haven richting Deventer.

Jolanda had gezorgd voor drank en eten aan boord, maar ieder had ook al voor zichzelf eten mee, zodat we veel te veel hadden.

Tegen de middag zei Henk: "Jolanda heeft ook blikken erwtensoep meegegeven".

Die zou ik wel even klaarmaken.

Ik zeg: "Man, die soep is hartstikke dik, het lijkt wel hondenvoer".

"Ja", zegt Henk, "ze heeft het ook voor jullie meegegeven, maar er zal wel water bij moeten". Ik tien keer op dat blik gekeken maar er stond niets op, het bleef maar dik. Uiteindelijk is het toch wat geworden en zaten we in de snikhete boot erwtensoep te eten!

In Deventer aangekomen, even overlegd wat we het beste konden doen. Na drie vergeefse pogingen om Ruud zijn boot tegen de harde wind in uit de box te trekken besloten we om met drie man te trekken en Ruud met de boegschroef tegen de wind te draaien, wat wonderwel lukte.

Aangekoppeld en richting de Steeg.

Het eerste stuk zat ik aan het roer. Het was warm dus alle deuren en ramen stonden open.

Alles ging goed totdat er een schip voorbij kwam dat aardig wat golfslag maakte en doordat de schepen naast elkaar lagen zat er toch een ruimte tussen waar de golfslag omhoog kwam.

Ik zat met mijn rug naar de open deur, het water sloeg naar binnen, de stoel drijfnat, ik drijfnat en de vloer drijfnat. Kortom grote hilariteit!

Dit gebeurde later bij Henk ook nog een keer, en de derde keer konden we op tijd de deur dicht doen.

Toen we veilig in de haven aankwamen en beide boten in de box lagen, had Jolanda voor de bemanning voor een heerlijk maal gezorgd, wat we na een tocht van 12 uur ons goed lieten smaken.

Henk heeft later nog de vloerbedekking er uit moet halen om te laten drogen en ook het motorruim moet hozen.

Al met al een productieve leuke dag en Ruud kon aan het werk.





DORPSSTRAAT 1B RHEDEN

Pro wheels

UW FULL SERVICE GARAGE

GEWOON. GOED. AUTO. ONDERHOUD.



AIRCO



APK



BANDEN



REMMEN



ONDERHOUD



VELGEN

Prowheels is exclusief partner van Stirlings Oils, een premium olie merk, gemaakt in Nederland. Het onderhoud van uw auto van binnen uit.



Brandbeveiligings- maatregelen

Zeg nooit: mij overkomt het niet. Veel mensen onderschatten de verwoestende kracht en snelheid van vuur.

Iedereen kent wel iemand die te maken heeft gehad met een kortsluiting door ineengesmolten elektrische draden, een vlam in de pan, een oververhitte uitlaat of een omgevallen kaars.

Artikel uit "Kanaal 77" van de Vlaamse Pleziervaart Federatie (VPF). Met dank aan schrijver Jef Beernaert. Ingezonden door Inge Kroonsberg.

Met de vlam in de pan

Bij het begin van een brand in de kombuis (vlam in de pan, frietketel ...) is een blusdeken een snel en simpel te gebruiken blusmiddel. Iedereen zou dit bij de hand moeten hebben. Helaas zijn er blusdekens in de handel die bij testen niet voldoen, maar ga er gerust van uit dat een blusdeken van inferieure kwaliteit nog beter is dan geen. Een natgemaakte uitgewrongen handdoek kan een blusdeken gerust vervangen en is in veel gevallen de beste en snelste oplossing bij een beginnende keukenbrand. Een deksel van een kookpot kan ook een brandje blussen, maar wees voorzichtig!

Een brandblusser binnen handbereik, in een straal van 2 meter rond een fornuis, is een goed idee.

Brandblussers aan boord

Meer dan 85% van de branden kunnen met een degelijk draagbaar blustoestel geblust worden. De keuze van de te gebruiken blusstof hangt in de eerste plaats af van de soort brand die moet geblust worden. Een onjuiste keuze bij aankoop van de blussers kan later bij het gebruik zorgen voor weinig effectief resultaat of na gebruik bij het opruimen veel schade aanrichten. Een bekend voorbeeld hiervan is de levensgevaarlijke situatie die ontstaat wanneer frituurvet wordt geblust met water. Op het etiket van elk blustoestel staan pictogrammen weergegeven van de brandklasse waarvoor het toestel kan ingezet worden (zie de illustratie hieronder). Zoals reeds aangehaald moet er ook rekening gehouden worden met blusschade, veroorzaakt door het blusmiddel. Straks volgen nog enkele voorbeelden.

Als algemene basisregel bij brand in de leefruimte is een poederbrandblusser of schuimbrandblusser van minstens 2 tot 5 liter aangewezen. Al wat kleiner is kan een min of meer gevorderde brand niet meer aan. Dus vervallen autobrandblussertjes voldoen niet! Bovendien bevatten die meestal het B/C poeder dat niet geschikt is voor het blussen van vaste brandstoffen. Het is aan te raden om de brandblussers op een centrale, goed bereikbare plek in de boot te plaatsen in de richting van een vluchtweg. Bij elke stuurstand, in de slaapruijnte en zoals vermeld, in de nabijheid van de kombuis zou een toestel geplaatst moeten worden.

PICTOGRAMMEN MET BIJHORENDE KENMERKEN



Brandklasse A: vaste stoffen



Brandklasse B: Vloeistoffen en vloeibare gassen



Brandklasse C: Gassen



Brandklasse D: Metalen



Brandklasse E: elektriciteit



Brandklasse F: Vetbranden

Soorten brandblussers

Het spreekt voor zich dat het belangrijk is om voldoende en aangepaste blusmiddelen te voorzien. Er zijn ruwweg 3 verschillende types brandblussers: de veel voorkomende poederblussers, schuimblussers (soms verkeerdelijk waterblussers genoemd) en CO2-blussers. Elk heeft zijn specifiek toepassingsgebied, soms overlappend. We proberen een beknopt overzicht te schetsen.

SCHUIMBLUSSER



Sproeischuimblussers zijn vrijwel overal inzetbaar. De nevenschade die ontstaat na gebruik is vrijwel nihil. Ze zijn ook geschikt voor het blussen van onder spanning staande apparatuur. Het water/schuimmengsel wordt verneveld in zeer kleine

druppeltjes waardoor de blusstraal niet elektrisch geleidend is. Schuimblussers zijn geschikt voor het blussen van vaste- en vloeistofbranden klasse A en B. In plaatsen waar een stofwolk niet welkom is, bij voorbeeld de leef- en slaapruijnte, kiest men duidelijk voor schuim.

Als minpunt dient vermeld dat bij langdurige vriestemperatuur vanaf -10°C de blusser beschadiging kan oplopen, maar dat is onze contreien eerder uitzondering dan regel.

POEDERBLUSSER



Poederblussers hebben een zeer hoge bluscapaciteit en kunnen ingezet worden voor het blussen van vaste-, vloeistof- en gasbrand (A, B en C klasse). Bovendien kan ook onder spanning staande apparatuur worden geblust. Hou er echter rekening mee

dat de nablusschade bij poederblussers groot is. Het poeder is agressief, het interieur kan moeilijk te herstellen schade oplopen, elektronica zal aangetast worden en zeker op termijn last krijgen van slechte contacten. Op plaatsen waar het sterk corrosieve poederstof geen kwaad kan (bv. buiten of in een gasbun) is een poederbrandblusser op zijn plaats.

CO2-BLUSSERS

Het grootste voordeel van de zogenaamde koolzuur-sneeuwblusser is dat de CO2 geen reststoffen achterlaat. Daardoor is CO2 zeer geschikt voor het blussen van vloeistofbranden, brand in de machinekamer en brand van onder spanning staande installaties. Het CO2 wordt als gas in de brandende ruimte gespoten waardoor de brandhaard van zuurstof wordt afgesneden. De extreem lage temperatuur van het vrijkomende CO2 (-75°C) koelt de ruimte sterk af, wat bijdraagt aan het bluswerk. Voor elektrische risico's en kleine vloeistofbranden is CO2 ideaal. Plaats hem nooit in de machinekamer maar er buiten. Vanaf 50°C kan hij namelijk automatisch leeglopen. De CO2-blusser onderscheidt zich qua uiterlijk van poeder- en schuimblusser door de trechtersvormige spuitmond. Bij gebruik in een machinekamer moet je van buitenuit blussen, begeef u nooit zelf in de te blussen ruimte met CO2.



- Neem het toestel uit de houder en plaats het op de grond.
- Verwijder de borgpen of verzegeling.
- Neem de blusser stevig beet met één hand, sla met de andere hand de slagpen in.
- Loop naar de vuurhaard, let daarbij vooral dat je de wind, als die er is, in de rug krijgt, dan zullen de vlammen niet naar je toekomen.
- Neem de nodige afstand tot de vuurhaard, minstens 1,5 à 2 meter met CO2, 3 à 4 meter met poeder en schuim.
- Zorg dat je te allen tijde een vluchtweg hebt.
- Richt de straalpijp van je toestel naar de bron van de vlam, dus niet op de vlammen maar naar het centrum.
- De blusser activeren door de handgreep in te drukken.
- Bij CO2-blussers is het absoluut belangrijk dat je de geïsoleerde koker vasthoudt in verband met de zeer lage temperatuur.
- Blus met tussenpozen, niet de volledige blusser in één keer leegspuiten.
- Waak er over dat na het blussen de brandhaard niet opnieuw opflakkert.
- Uiteraard hang je een gebruikt toestel nadien niet terug op zijn plaats. Het dient vervangen of opnieuw gevuld te worden.

Hoe gebruik je een brandblusser

Voor alle draagbare blustoestellen geldt min of meer dezelfde bediening, zie het kader op de vorige pagina.

Onderhoud en controle

Brandblussers dienen te voldoen aan bepaalde normen. Je hebt wegwerptoestellen en professioneel materiaal. Op de meeste wegwerptoestellen staat een einddatum vermeld. Ze kunnen 5 jaar geldig blijven. Andere toestellen hebben een manometer die de druk in het toestel meet. Indien de wijzer in het rood staat is het toestel niet meer goed. Groen betekent OK. In principe zijn dergelijke toestellen, indien er geen vervaldatum op staat, 1 jaar geldig. Het aankoopbewijs op het toestel plakken kan als bewijs dienst doen.

We raden aan om geen risico te nemen en tijdig het toestel te vervangen.

Op professioneel materiaal staat de datum vermeld waarop een controle door een gespecialiseerd bedrijf dient te gebeuren.

De voornaamste oorzaken van brand aan boord

De meeste branden worden veroorzaakt door:

SLECHTE ELEKTRISCHE VERBINDINGEN (VAAK TEN ONRECHTE KORTSLUITING GENOEMD)

- Gebruik van te dunne kabels.
- Slechte of onjuist gemonteerde kabelschoenen.
- Onoordeelkundig gebruik van lusterklemmen ("kroonsteentjes").
- De zogenaamde 'spaghettikasten' met een onontwarbare wirwar van kabels.
- Losstaande accu's die verschuiven en contact maken.
- Het ontbreken van zekeringen in een circuit.
- Beschadigde kabels door trillingen en wrijving.

DEFECTE GASDRUKREGELAAR

Indien de gasdrukregelaar stuk gaat kan de flesdruk van 6,5 bar door het toestel (koelkast of kookvuur) geblazen worden.

De normale druk is amper 30 millibar, dus 200 keer minder. De volle druk veroorzaakt een steekvlam die onmiddellijk alles in vuur en vlam zet.

Vervang om de 5 jaar de gasdrukregelaar en koop een exemplaar met veiligheidsventiel die bij plotse grote afname onmiddellijk afsluit. **ONDERSCHAT DEZE SITUATIE NIET!**

MACHINEKAMERBRAND

- Een motor zal op zich niet vlug de oorzaak zijn van brand aan boord. De uitlaat echter kan gloeiend heet worden. Als deze in aanraking komt met niet-zelfdovende isolatie is brand niet uitgesloten.
- Slecht werkende warmeluchtverwarming of een lekkende brandstofleiding zijn een effectief gevaar.
- Een koelwaterpropeller ("impeller") die stuk is kan oorzaak zijn van een oververhit waterslot. Een kunststof exemplaar smelt vlugger dan je denkt en kan brand veroorzaken of het machinekamercompartiment laten vollopen met water!

Een luik openen bij een brandende machinekamer geeft een zuurstofboost aan het vuur en zal het aanwakkeren. Een automatische blusinstallatie is hier op zijn plaats en is bij jachtjes met een CE certificaat trouwens steeds aanwezig.



OPEN VUUR

Het hoeft geen betoog, bij BBQ aan boord en romantische dinertjes bij kaarslicht kan de vlam in de pijp slaan.

Het is in elk geval gezelliger en waarschijnlijk veiliger dan roken in bed... Wees toch maar op uw hoede!

En denk er aan, zorg steeds dat je een vluchtweg hebt voor de opvarenden en voor jezelf!

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 - INDISCH RESTAURANT

De Gouden Muur

Veerweg 68 6991 GP Rheden
(026) 495 40 19



Westervoortsedijk 98, 6827 AX Arnhem
Tel.: 026-3614810 / Fax: 026-3612585
Openingstijden: op maandag t/m vrijdag van 08.00 tot 17.00 uur
en op zaterdag van 10.00 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.

- Highfield
- Kalf
- Lodestar
- Oudhuyzer
- Talamex
- Topcraft
- Yamaha
- Lankhorst Taselaar

BOOT- EN KAMPEERSHOP

Uw recreatiespecialist voor elk seizoen!

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

TIP: neem ook eens een kijkje op ons Occasionplein!

Rutgers Recreatie
Koestraat 5a
6988 AA Lathum

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

www.rutgersrecreatie.nl
info@rutgersrecreatie.nl



De beluchter of hevelbreker

door Jan Huisman, geïnspireerd op YachtFocus Magazine 83 - september 2011 (Ingestuurd door Hennie Berger)

De beluchter is een klein en simpel stukje techniek. Haast niet de moeite waard om er iets over te schrijven. Maar als een beluchter niet goed werkt kunnen er schades ontstaan die vele duizenden euro's bedragen. Onder de technische watersporters is de beluchter of hevelbreker best bekend, maar er zijn ook volksschepen die niet weten wat en waar het apparaat iets doet (of voorkomt) of die wel snappen waar het ongeveer om gaat, maar er geen aandacht aan besteden.

Bij jachten staan sommige onderdelen onder de waterlijn geïnstalleerd. Denk aan het koelwatersysteem van de natte uitlaat van de motor en aan het toilet. Bij deze opstellingen bestaat het gevaar dat er (als de buitenboordkraan nog openstaat) water blijft stromen door de hevelwerking van de slangaansluitingen. Staat de bovenkant van de toiletpot net onder de waterlijn, dan kan de pot overstromen, met alle gevolgen van dien. Uw auteur maakte dat mee, na het plaatsen van een nieuwe (en lagere) toiletpot, doordat 's nachts de bilgepomp aansloeg. Zoekend naar de oorzaak vond ik een overstromende pot.

Ook de motor kan water blijven aanzuigen doordat de hete gassen in de uitlaat bij afkoeling krimpen. Dit water kan in de cilinders terechtkomen en dat is uiterst ongewenst.

Een beluchter of hevelbreker kan het heveleffect voorkomen. De beluchter bestaat uit een klein klepje dat in een U-bocht boven de waterlijn gemonteerd wordt. Zonder een beluchter kan het buitenboordwater door de afkoelende gassen naar de motor getrokken worden (hevelen). Zodra er geen water meer van de pomp aangevoerd wordt laat het klepje lucht toe en zakt het water in de slangen terug tot het niveau van de waterlijn en is hevelen niet meer mogelijk. Zo voorkomen we dat water ongewenst de motor of de boot binnenstroomt. Overigens is het bij een onderwatertoilet altijd aan te bevelen om de

buitenboordkranen (toevoer en afvoer) na gebruik van het toilet dicht te zetten, want ook een lekkende klep of een verkeerde stand van de pomphefboom in de toiletpomp kan een kleine overstroming veroorzaken. Niet erg als je aan boord bent, maar wel bij langere afwezigheid.

Inplaats van een klepje in de beluchter hebben sommige beluchters een slang-aansluiting op het hoogste punt. Uit dat kleine slangetje komt dan een straaltje water, dat overboord, boven de waterlijn geloosd moet worden. Ook dat slangetje laat lucht toe, zodra de pomp stopt, en voorkomt hevelwerking.

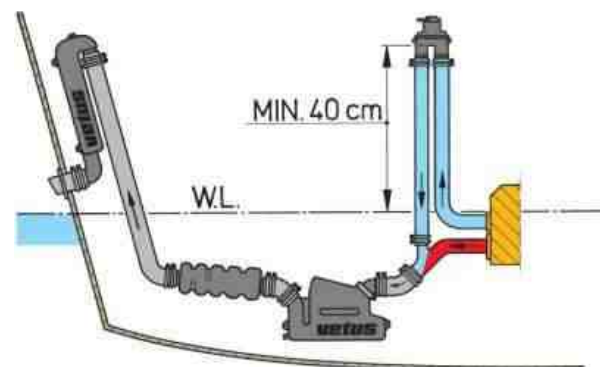
Het vacuümklepje in de beluchter verdient zo nu en dan aandacht. Het is namelijk denkbaar dat het klepje door zoutkristallen of kalkafzetting vast gaat zitten en niet meer opengaat. De antihevelfunctie houdt dan op te bestaan en de kans op hevelen is groot.

Schade door hevelwerking wordt niet in alle gevallen vergoed door de verzekering. Als er aantoonbaar geen onderhoud aan de beluchter is uitgevoerd kan het lastig worden. Dus, heb je een beluchter met een vacuümklepje, schroef deze dan op periodieke basis eens open. Een fluitje van een cent. Leveranciers van beluchters leveren veelal ook sets met reserveklepjes.

Een voorbeeld van een hevelbreker met vacuümklepje staat hiernaast (Vetus).



Hieronder de installatie op de natte uitlaat van een motor.



Beste leden. Bijgaand treft u de oproeplijst voor het zaterdagwerk seizoen 2019-2020 (2 pagina's). Noteert u de (twee!) data alvast in uw agenda? Indien u verhinderd bent op de datum waarop u bent ingedeeld, probeer dan zelf een vervanger te vinden of met iemand te ruilen. Lukt dat niet? Dan kunt u contact opnemen met Cees van der Zwaard: ceesvanderzwaard@hetnet.nl (na 22 september i.v.m. vakantie).

De werkbegeleider zal ook t.z.t. contact met u opnemen. Het schema is tevens te vinden op onze website www.wsvdeengel.nl. Deze is te bereiken door via het tabblad 'Voor leden' in te loggen en dan 'Zelfwerkzaamheid seizoen 2019-2020' aan te klikken. Wij rekenen op uw medewerking en wensen u nog een mooi nazomer vaarseizoen en een gezellig werkseizoen. *Met vriendelijke groet, Dorine Willems – Mooiman, Secretaris WSV De Engel*

Werkbegeleiders		Ben Poelen		Joop Berends		Rogier Berendsen		Walter Bosveld		Hennie Berger	
		September		Oktober							
	Datum	21-9-2019	28-9-2019	Datum	5-10-2019	Datum	12-10-2019	Datum	19-10-2019		
1	1051	Ans van der Vlies	Henk Scheffer	1416		1564	Aart Slotboom	1655	Kees van de Steeg	1732	Arjen van Dam
2	1103	Johan Hofstede	Jan Pelgrim	1439		1575	A. Huijsen	1670	Ad van der Theems	1748	Erik Boeklagen
3	1158	Theo van Mierlo	Hans Agelink	1497		1590	Reinier Nagel	1671	Rox Kip	1765	Marcel de Waard
4	1261	Ruud de Brons	Guus Godschalk	1503		1622	Paul van Biggelaar	1673	Erik Jonkers	1766	Koos Overbeek
5	1393	Hans Broekhuizen	George Hoogink	1532		1631	Sjoerd Anema	1705	Johan Hendriks	1767	Zsuzsanna Godschalk
6	1410	Gerard Weijl	Cor Alexander	1538		1647	Rob Tuijten	1722	S. Vrendenburg	1772	Hein van Engelen
Werkbegeleiders		Dinand Kistemaker		Kas Hermans		Piet Hendriks		Silvano Theunissen		Ben Poelen	
				November							
	Datum	26-10-2019	2-11-2019	Datum	9-11-2019	Datum	16-11-2019	Datum	23-11-2019		
1	1785	Bennie Huiskamp	Basil Wilbrennink	1836		1871	Jeroen Kerkhof	1885	Frans Gielis	1909	H.W. Donkevoort
2	1803	Riks van Dijk	Frederik Serné	1844		1872	Hein Wemmer	1886	Willem van Viersen	1910	Herman Melgert
3	1811	Mike van Mierlo	Jan-Willem Keurentjes	1849		1875	Laurent Buskens	1889	Mark van der Wissel	1912	Sander Jansen
4	1823	Rory van der Heide	Raddy Jansen	1860		1876	Tom Jansen	1891	Jarno van Mierlo	1913	Arie van Eijk
5	1826	Geert van Veersen	Roel Dijkstra	1861		1879	Annemieke Holtrop	1905	Maikel Muysier	1918	Jarno Eggink
6	1827	Herman Thiafens	Jan Buurman	1866		1880	Rudi Tamboer	1906	Dik Bosveld	1921	Arnold Verhoeven
Werkbegeleiders		Joop Berends		Rogier Berendsen		Walter Bosveld		Hennie Berger		Dinand Kistemaker	
				December							
	Datum	30-11-2019	7-12-2019	Datum	14-12-2019	Datum	21-12-2019	Datum	11-1-2020		
1	1926	Jetse Sloot	Danny Jansen	1939		1950	Roland Slot	1969	Gerard Amorison	2005	Alex Hulshof
2	1927	Eugene Lunkin	Kevin Bos	1940		1951	Ronald Spijkerman	1974	Rob Ebben	1985	Benno Hilferink
3	1928	Kerry Brown	Henk Groenwoud	1941		1956	Ewoud Coppers	1979	Daniel Bouman	1988	Henk Broer
4	1929	R. Minkman	Pieter-Paul van Meel	1943		1957	René Lamberts	1980	Gerrit Teinissen	1989	F. Dirkse v.d. Heuvel
5	1935	Christiaan Beek	Sven Lens	1946		1961	Ernst-Jan Bakker	1982	Yvonne Stegters	1990	Jacques van Vugt
6	1938	Bertje te Brake	Daan van den Elsen	1949		1966	Tijmen Augustijn	1983	Ross van den Oever	1991	Peter Zijl

Werkbegeleiders		Kas Hermans		Piet Hendriks		Silvano Theunissen		Ben Poelen		Joop Berends	
		Januari						Februari			
		<i>Datum</i>	18-1-2020	<i>Datum</i>	25-1-2020	<i>Datum</i>	1-2-2020	<i>Datum</i>	8-2-2020	<i>Datum</i>	15-2-2020
1	1992	Joost van Megen	2069	Bas Nadorn	1051	Ans van der Vlies	1416	Henk Scheffer	1564	Aart Slotboom	
2	1993	Wim van Schaik	2003	Sjoerd Wassenberg	1103	Johan Hofstede	1439	Jan Pelgrim	1575	A. Huijzen	
		Gerard		Sander van de							
3	1994	Stemering	2004	Poppe	1158	Theo van Mierlo	1497	Hans Agelink	1590	Reinier Nagel	
4	1996	Taco van de Zandt	2006	Dennis de Waard	1261	Ruud de Brons	1503	Guus Godschalk	1622	Paul van Biggelaar	
5	1998	Marcel Dibbes	2007	Sarah Gargoski	1393	Hans Broekhuizen	1532	George Hoogink	1631	Sjoerd Anema	
6	1999	Joshua Ike	2008	Jacques Fletterman	1410	Gerard Weijl	1538	Cor Alexander	1647	Rob Tuijten	
Werkbegeleiders		Rogier Berendsen		Walter Bosveld		Hennie Berger		Dinand Kistemaker		Kas Hermans	
								Maart			
		<i>Datum</i>	22-2-2020	<i>Datum</i>	29-2-2020	<i>Datum</i>	7-3-2020	<i>Datum</i>	14-3-2020	<i>Datum</i>	21-3-2020
1	1655	Kees van de Steeg	1732	Arjen van Dam	1785	Bennie Huiskamp	1836	Basil Wilbrennink	1871	Jeroen Kerkhof	
2	1670	Ad van der Theems	1748	Erik Boeklagen	1803	Riks van Dijk	1844	Frederik Serné	1872	Hein Wemmer	
3	1671	Rix Kip	1765	Marcel de Waard	1811	Mike van Mierlo	1849	Jan-Willem Keurentjes	1875	Laurent Buskens	
4	1673	Erik Jonkers	1766	Koos Overbeek	1823	Heide	1860	Raddy Jansen	1876	Tom Jansen	
				Zsuzsanna						Annemieke	
5	1705	Johan Hendriks	1767	Godschalk	1826	Geert van Veersen	1861	Roel Dijkstra	1879	Holtrop	
6	1722	S. Vrendenburg	1772	Hein van Engelen	1827	Herman Thiadens	1866	Jan Buurman	1880	Rudi Tamboer	
Werkbegeleiders		Piet Hendriks		Silvano Theunissen		Ben Poelen		Joop Berends			
		<i>Datum</i>	28-3-2020	<i>Datum</i>	4-4-2020	<i>Datum</i>	11-4-2020	<i>Datum</i>	18-4-2020	<i>Datum</i>	25-4-2020
1	1885	Frans Gielis	1909	H.W. Donkevoort	1926	Jetse Sloot	1939	Danny Jansen	1950	Roland Slot	
		Willem van									
2	1886	Viersen	1910	Herman Meigert	1927	Eugene Lurkin	1940	Kevin Bos	1951	Ronald Spijkerman	
		Mark van der									
3	1889	Wissel	1912	Sander Jansen	1928	Kerry Brown	1941	Henk Groenwoud	1956	Ewoud Coppers	
4	1891	Jarno van Mierlo	1913	Arie van Eijk	1929	R. Minkman	1943	Pieter-Paul van Meel	1957	René Lamberts	
5	1905	Maikel Muyser	1918	Jarno Eggink	1935	Christiaan Beek	1946	Sven Lens	1961	Ernst-Jan Bakker	
6	1906	Dik Bosveld	1921	Arnold Verhoeven	1938	Bertil te Brake	1949	Daan van den Elsen	1966	Tijmen Augustijn	

Zwaaiikom haven Doesburg (voor u gelezen in Weekblad Schuttevaer)

door Fiona Oomen, Regiocoördinator
Centraal- en Oost-Nederland van
Koninklijke BLN-Schuttevaer.

De nieuwe zwaaiikom voor klasse IV-schepen van de haven van Doesburg is 4 juli officieel opengegaan. Ook is de invaart de afgelopen maanden vergroot, zodat je er met een klasse Va-schip in kunt varen. Het betreft hier een opening van 85 meter, dus niet heel erg ruim op een sterk stromende rivier.

Waarom dan niet wat ruimer? Dit heeft alles te maken met de stroming van de IJssel. Als die verandert krijgen we aanzanding op plekken waar we dat helemaal niet willen, dus daar wordt vanuit Rijkswaterstaat goed op gelet. Voorwaarde is wel, dat de klasse Va-schepen die in de afvaart de haven in willen varen dit overstuur moeten doen. Als je kop voor vanuit de opvaart erin gaat, moet je er dan ook weer overstuur uit. Er zijn hiervoor in het verleden diverse simulatievaarten uitgevoerd door ervaren schippers. Bij deze simulatievaarten worden verschillende scenario's (veel wind, drie lagen containers, laag en hoog water) uitvoerig doorgenomen en uitgevoerd op een simulator. Maar in de praktijk werkt het toch nog wel eens anders.

Wat niet bij zo'n simulatie naar boven komt, komt wel bij een echte proefvaart, real-time, naar boven. Die proefvaart had overigens, wat het weer betreft, plaats onder de meest gunstige omstandigheden en verliep ook voorspoedig.

Op 11 juli en werd de haven, na wat aanpassingen aan de havendammen, officieel opengesteld voor klasse Va.

Hopelijk brengt dit voor de container-terminal, die al 30 jaar met de haven vooruit wil, de genoegdoening van de aanhouder die wint. En ons

brengt het meer vervoer over water en een betere concurrentiepositie ten opzichte van de weg en het spoor.

Noot van de redactie:

Aangezien onze leden regelmatig de IJssel bevaren zullen zij de beschreven zwaaiikom en de ruimere ingang van de haven gaan zien. Het is daarbij goed om rekening te houden met de afmetingen van de schepen waarover het hier gaat (klasse IV en klasse Va) en met de verwachte manoeuvres.

Met "overstuur varen" wordt hier bedoeld, volgens Vaartips.nl:

Overstuur varen = achteruit varen. Letterlijk betekent het "in de richting van het stuur" of "over het stuur" (roer). Achteruit dus.

Een klasse IV-schip kan in de haven, in de zwaaiikom dus, na het lossen of laden "zwaaien", draaien dus, en kan er vooruit varende in en uit. Voor een klasse Va-schip gaat dat niet, en dat moet er, als het stroomafwaarts ("afvarig") bij de haveningang komt, achteruit in om er vooruit weer uit te varen. Of andersom, als het schip stroomopwaarts ("opvarig") bij de haveningang komt.



Rijn-Hernekanaalschip (Europaschip)

Lengte 85 meter - breedte 9,50 meter -
diepgang 2,50 meter - laadvermogen 1.350 ton

Klasse IV-schip



Groot Rijnschip

Lengte 110 meter - breedte 11,40 meter -
diepgang 3,00 meter - laadvermogen 2.750 ton

Klasse Va-schip

De brug der smarten en zuchten

door Jan Huisman

Inleiding

De ouderen onder ons kunnen het nog weten: over de IJssel bij Doesburg lag tot 1951 een schipbrug, die vanwege de lange wachttijden en de vele ongelukken 'brug der smarten en zuchten' genoemd werd. De Doesburgers hebben heel veel moeite moeten doen om hun stad met de overkant verbonden te krijgen.

De IJsselbrug, die in Doesburg ook wel bekend staat als Doesburgbrug of Koepoortbrug, is samen met de provinciale weg N317 in beheer bij de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat Directie Oost Nederland is de beheerder van het 'kunstwerk'. Dagelijks rijden gemiddeld 20.000 voertuigen over de IJsselbrug.

De Schipbrug

De Doesburgse Schipbrug stamt uit 1643. Die eerste Schipbrug werd vernield in 1672, het Rampjaar. In de vijftig jaar daarna moest de stad het zonder brug stellen. Pas in 1721 besloot het stadsbestuur om een nieuwe Schipbrug te bouwen. De Schipbrug bleef in gebruik tot 1952, met uitzondering van korte perioden waarin na een aanvaring of storm een veerpont moest worden ingezet.



Een sloop vaart door de Schipbrug

Particulier geld

In 1897 kreeg de stad een particuliere schenking van 77.000 gulden. Het voor die dagen aanzienlijke bedrag was afkomstig uit de nalatenschap van de uit Doesburg afkomstige tekenaar en schrijver mr. Alexander Willem Maurits Carel Ver Huell (1822-1897). De schenking was bestemd

voor de aanleg van een vaste verkeersbrug 'over de IJssel te Doesburg'. Men dacht in eerste instantie aan een vaste brug met een beweegbaar gedeelte. De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid was ir. C. Lely (kabinet 1897-1901). Het gemeentebestuur wilde de brug, met steun van het Rijk, de Provincie, de omliggende gemeenten en andere belanghebbenden, zelf bouwen. Een van de belanghebbenden was de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij, de G.S.M., want de tram moest ook over de schipbrug (en moest daar tol betalen), met alle vertragingen van dien. Al snel bleek echter dat Doesburg niet op financiële steun hoefde te rekenen. Alleen de G.S.M. zegde een geldelijke bijdrage toe. Met de bouw van een brug zou er voor de tram een einde komen aan de tolbetalingen!



Een tram van de G.T.W. gaat over de Schipbrug

De overheid werkt niet mee

In het begin van de 18^e eeuw ondernam de gemeente Doesburg diverse pogingen om financiering van het rijk te krijgen. De plannen varieerden van een hoge vaste brug tot een lage brug met een beweegbaar middengedeelte. Er was altijd wel een reden voor de overheid om geen medewerking te verlenen: financiële obstakels, oorlogsdreiging en plannen om de IJssel te kanaliseren gooiden roet in het Doesburgse eten. Ook opeenvolgende ministers van Waterstaat maakten bezwaar.

De Kamer van Koophandel ziet het licht

In 1924 kwam de Kamer van Koophandel voor Arnhem en omstreken met een initiatief, in 1927 gevolgd door de Provinciale Bruggencommissie en aan het begin van de jaren dertig zelfs door een groep particulieren. En op initiatief van de belanghebbende burgemeesters, de Kamer van Koophandel en de G.T.W. werd er een

'Voorlopig Comité van Actie' voor een vaste brug bij Doesburg gevormd.

Er is hoop, maar...

In 1933 wordt in de Tweede Kamer een wetsontwerp ingediend tot een versnelde bruggenbouw. In dat wetsontwerp krijgt Doesburg in 1937 een vaste brug. Maar ook dit keer worden de plannen op de lange baan geschoven. Het blijkt nog steeds niet mogelijk de bouw van een brug in Doesburg los te zien van de kanalisatieplannen voor de Geldersche IJssel.

Na de oorlog

Na de bevrijding worden de voorbereidingen voor de bouw van een vaste brug over de IJssel in 1947 weer opgepakt. De 'Vereeniging van Werkgevers in den Achterhoek' verstuurt een nota inzake 'Een vaste oeververbinding over den Gelderschen IJssel te Doesburg' naar de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Dan dringt de bittere noodzaak van een vaste brug eindelijk door. De ministers van Verkeer en Waterstaat, ir. H. Vos (kabinet 1946-1948) en mr. D.G.W. Spitzen (kabinet 1948-1951) hebben eindelijk een luisterend oor voor de regionale pleitbezorgers van de brug en steunen een snelle uitvoering van de plannen. Het Gelderse Provinciebestuur en Rijkswaterstaat verlenen hun volledige steun en medewerking.

Start van de bouw

Op 5 juni 1950 wordt begonnen met de bouw van de landhoofden en de rivierpijlers. Het werk wordt binnen de gestelde termijn van 60 weken voltooid. Voor de bovenbouw van de brug wordt gebruikt gemaakt van een bestaande, vergelijkbare brug, die de geschiedenis is ingegaan als de 'Derde brug van Breukelen'. Dat zat zo: vóór het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was in Breukelen een begin gemaakt met de stalen bovenbouw van een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Na de capitulatie in mei 1940 is die brug gebruikt als vervanging van de vernielde brug over de IJssel in Zutphen. In de oorlogsjaren wordt vervolgens in het geheim gewerkt aan een nieuwe brug voor Breukelen. Maar als de brug in Zutphen in 1945 opnieuw wordt vernield, wordt ook die tweede Breukelense

brug naar Zutphen gebracht. Vol goede moed begint men na de oorlog voor de derde keer aan een nieuwe brug voor Breukelen. Echter, omdat de minister van Verkeer en Waterstaat de brug bij Doesburg belangrijker vindt, wordt ook deze boogbrug naar Gelderland versleept, dit keer naar Doesburg.

De oplegging

Zo wordt op zaterdag 15 september 1951, bij uitzonderlijk mooi herfstweer, de nagenoeg geheel gemonteerde bovenbouw van de brug met vier drijvende bokken op de pijlers en beide landhoofden geplaatst. Dit opleggen van de brug is door de Koninklijke Firma Penn en Bauduin uit Dordrecht zorgvuldig gepland, tot in detail voorbereid



Inhijzen en opleggen van de brug

en verloopt vlekkeloos. Het hijsen duurt precies 4 uur. Op de rivier loeien de sirenes van de schepen en in de stad die van de fabrieken. Het rood-wit-blauw gaat in top. De Doesburgse gemeenschap is massaal uitgelopen. Op de Schipbrug bekijken schooljongens het spektakel op hun 'eretribune'. Duizenden andere Doesburgers bekijken het schouwspel vanaf de oevers. Het afwerken van de brug (betondek, fietspaden) duurt dan nog enkele maanden. Op 26 januari 1952 werd de brug officieel geopend door Koningin Juliana. De naam wordt Ver Huellbrug, naar een Doesburgse tekenaar en schrijver.

De verkoop van de schipbrug

Ruim driehonderd jaar nadat de eerste Schipbrug werd gelegd, biedt de gemeente Doesburg de laatste Schipbrug te koop aan. Via opkopers is de Schipbrug in delen verkocht en uit het stadsbeeld van Doesburg verdwenen.

Rondweg om Doesburg

Een nieuwe vaste brug en de aanleg van nieuwe toegangswegen trekt verkeer aan. Daarom besloot men binnen de oude vestingwallen een rondweg aan te leggen, die paste in het uitbreidingsplan van Doesburg.



De brug, zoals wij hem allemaal kennen

Groot onderhoud

De IJsselbrug uit 1951 was in 2015 toe aan groot onderhoud. Die werkzaamheden bestonden uit het vervangen van het betondek en herstel, versterking en conservering van de staalconstructie. Het groot onderhoud is in augustus 2016 afgerond.

Ter gelegenheid van deze grootschalige renovatie is er een boekje gemaakt 'Ode aan de brug' (met tekst van Henk IJbema), waarin het verhaal nog eens opnieuw en in zijn geheel wordt verteld.

Voor dit artikel heb ik geput uit de gegevens in dat boekje.

Ons lid Jan Wieggers (87), oud-schipper, weet zich nog het volgende te herinneren:

De Schipbrug liep van de plek aan de rechteroever van de IJssel waar nu Jachtwerf Doesburg is naar de Dierense dijk aan de linkeroever. Bij laag water vormde de brug een diep dal, waar de tram maar met moeite uit opklom. Het aantal wagons werd dan ook aangepast aan de te nemen helling. Bij hoog water leek de brug wel een piramide waar je overheen moest. De aanbruggen bewogen met het waterpeil mee. Het brugdeel dat geopend kon worden was ca. 12 meter breed en werd aan de linkeroever afgemeerd. Zodra het passerende schip er door was werd dat deel met handkracht via lieren weer in het midden getrokken. Dat kostte vanzelfsprekend nogal wat tijd.

De doorvaart kostte 87 cent per schip, in een klompje te deponeren. Maar, als je door het vaste bruggedeelte aan de rechteroever kon varen, was dat gratis. Wij gingen met ons schip, dat voorzien was van een zijschroef, stroomopwaarts door de brug. Vanwege de krappe doorvaart (5 meter) moest de zijschroef dan ingehaald worden, zodat we zonder aandrijving door de brug voeren. Dat was niet gemakkelijk, stroomopwaarts, we moesten vaak met pikhaken het schip er door trekken en duwen. Afvarig gingen de schepen nooit door die nauwe opening, dat was te link.

Op een dag moest een sleepboot met drie schepen er achter (twee naast elkaar en een daar achter) door de brug. De sleepbootschipper had vanuit Lobith gebeld met zijn verwachte aankomsttijd. Toen hij om de bocht kwam bij Doesburg zag hij een rood bord op de brug: "brug onklaar". Opdraaien op de rivier was geen optie voor de sleep. De schipper gaf luid en duidelijk fluitsignalen en het achterste schip gooide alvast een achteranker uit om de sleep af te remmen. De brugwachter opende toen toch maar de brug. Het was kantje boord voor een aanvaring en de sleepbootschipper was zo gefrustreerd dat hij een handvol bouten en moeren naar de brugwachter smeedt.

JACHTWERF DOESBURG



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

smit- 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 - 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 feestlocatie



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.

Vaartocht 2019 met de Kroon door Ronald Kroonsberg, met foto's van Inge Kroonsberg

Na de afgelopen jaren de kanalen van Frankrijk te hebben bevaren, besloten we eind 2018 om nu eens bij onze oosterburen te gaan kijken. De Ems en Duitse wadden waren al bekend bij ons, dus wilden we eens verder naar het oosten de boel verkennen.

Dat moet je een beetje plannen, dus gingen we kaarten en toeristische informatie verzamelen. Berlijn was als doel gekozen, maar was dat niet te ver?

Aangezien we altijd wilden vermijden om in één vakantie een water tweemaal te varen moest het een rondtocht worden. (Over het Mittellandkanal naar Brandenburg, Potsdam, Berlijn, Mecklenburger meren, Hamburg en dan via Ottendorfersluis via Schiffahrtsweg-Elbe-Weser naar het Haren-Rütenbrock-Kanal).

Dat bleek dus niet te lukken. De heren van de WSA (Wasser und Schiffahrt Amt) hadden besloten om de wat verzakte sluis van Otterndorf naar de Elbe te vervangen. Een goed streven, ware het niet dat de nieuwe sluis niet ernaast gebouwd werd, (wat makkelijk kon) maar op de plaats van de oude sluis. Dus; 2-3 jaar geen doorvaart mogelijk. Wat nu? Onze route werd verlegd naar het wad. Daar hadden we geen kaarten van. Gelukkig was een zeilend havenlid zo vriendelijk om zijn zeekaarten aan ons te lenen, zodat wij het voor ons benodigde waddendeel konden kopiëren (niet verder vertellen!). Hier konden we de route over de drie wantijen op uitzetten. Dat was dus opgelost.

Op 12 mei vertrokken we via de IJssel, de Rijn en het Wesel-Datteln-Kanal naar het Dortmund-Ems-Kanal.

Bij sluis Flaesheim in het WDK konden we achter een tanker de sluis in. Het paste net, ca. 3 meter voor en 3 meter achter ons. Op zich geen probleem, we gingen rustig naar boven, de lijn op de opvolgende bolders.

Boven aangekomen zaten de laatste bolders in de muur op waterniveau, dus we stapten elk met een lijntje op de kant om ze daar vast te zetten tot de tanker was uitgevaren. Echter, er stond geen enkele

bolder zo achteraan op de sluismuur. Ook geen hek of lantarenpaal, niets. Intussen ging de tanker uitvaren, dus dat gaf behoorlijk wat waterbeweging. Ik ging in de voorlijn hangen en kon onze boot wel op de plek houden, doch Inge trok aan de achterlijn en ging door haar rug. Heel pijnlijk. Bij de volgende sluis lieten we de tanker maar voorgaan...

Bij het begin van het Mittellandkanal hadden we even de dieseltank bijgevuld. Schrikken! Vroegen ze daar € 1,70/ltr. Onder de honderd liter kwam daar nog €15,00 bij! Dus u bent gewaarschuwd. Daar nooit meer tanken. Er zijn genoeg tankmogelijkheden op andere plaatsen met meer normale prijzen.

Het Mittellandkanal is tot Berlijn zo'n 325 km lang en van sommige vaarders kregen we te horen: lang, saai, enz. Dat viel ons echter niet tegen. De omgeving van het kanaal is vaak mooi landelijk met leuke vergezichten, bossen en plaatsen. Het heeft ons geen kilometer verveeld.

Bij Minden gingen we over de kanaalbrug over de Weser.



Kanaalbrug Minden-Weser

Hier zijn we gestopt om de bruggen, de oude schachtsluis en het infocentrum van

het Wasser und Schifffahrt Verwaltung te bezoeken. Na sluis Anderten kregen we iets in de schroef, zodat ik (bij 14°C) even te water moest om de zaak te klaren.

Jachten worden overigens alleen met beroepsvaart geschut, maar die is er genoeg.

Wolfsburg. Je kan er niet omheen. Vanuit de prima haven moet je natuurlijk de VW fabrieken en het park bezoeken, ook al heb je niets met de fabriek van sjoemeldiesels ;-)

Hier voorbij gaan we de voormalige DDR-grens over.

Bij Magdeburg km 320 leggen we aan voor de 918 meter lange kanaalbrug over de Elbe.



Kanaalbrug Magdeburg-Elbe

Indrukwekkend als je er onderdoor loopt. Ook de nog werkende schepenlift is een bezoek waard. Er is een mooi uitkijkpunt op het dak van het bedieningsgebouw van de schachtsluis Rothensee (in renovatie).

Achter een vrachtschip (verplicht na melden per VHF) gingen we over de brug naar sluis Hohenwarthe, waar we 19,7 meter zakten. Nu heet het Elbe-Havel-Kanal. In Genthin zijn we op zoek gegaan naar een dokter voor Inge en dat lukte. Ze kwam er heel wat beter vandaan, gelukkig.



Sluis Hohenwarthe

Het verdere kanaal is al verbreed tot vlak voor de Wendsee. Daar werd gewerkt aan de laatste meters nieuwe oevers.

Aangekomen in Brandenburg afgemeerd aan de Salzhofüfer, leuke stad en het bezoek waard.

De Havel is mooi om te varen en loopt door diverse meren. Ook het verder gelegen Potsdam is leuk om te bezoeken, bijvoorbeeld het kasteel met park Sans Souci en de Glienickerbrug (spionnenbrug). Bovendien kan je van hieruit makkelijk met de trein naar Berlijn. Berlijn heeft namelijk geen jachthaven. Alleen ver van het Stadtmitte aan het Teltowkanal en oostelijk in een verhuurhaven City Marina Rummelsburger See.



Brandenburg



Kasteel Sans Souci



Glienickerbrug (spionnenbrug)

Vanuit deze havens is wel openbaar vervoer (tram, trein, U- en S-baan) mogelijk naar de binnenstad.

Wij meerden af bij de Rummelburger City Marina na een maffe tocht tussen de hopen rondvaartboten over de Spree. Deze kun je beter voor 10.00 uur bevaren, dan varen al die rondvaartboten nog niet. Vanaf hier S-baanden we drie dagen naar Berlijn om toerist te zijn tussen de andere toeristen. Na al dat stadse Berlijngeweld bezochten we onder andere de Müggelsee ten zuidoosten van Berlijn. Wel zo rustig. Jachthavens zoals wij die kennen zijn hier minder te vinden, maar er is altijd wel een



We ontmoeten de Kluit

plekje of ankerplaats te vinden. Tijdens de terugvaart richting Köpenick komen we zowaar een Engeltje tegen: de Kluit, die met hun vrienden richting de Oder gingen. Wij gingen via het Teltowkanal terug naar Brandenburg om vandaar naar het noorden te gaan over de Untere-Havel-Wasserstrasse. De Mecklenburger Seeënplatte was niet mogelijk, omdat de sluis bij Zaaren nog niet gereed was door een uitgelopen renovatie.



Op de Elbe

Bij Havelberg gingen we de Elbe op bij km 423. 3,5 km/u stroom mee. Warm weer met een windje. Heel precies de +-en de x-en op de oevers varen. De Elbe is hier zo'n 3x zo breed als onze IJssel maar behoorlijk ondiep. Dus goed in de stroomgeul blijven. Wel nog even geankerd om te zwemmen, met veiligheidslijn vanwege de stroming. Bij Dömitz gingen we naar binnen om naar Schwerin te varen. Tien sluisjes met namen zoals: Findenwirunshier. Hoe kom je erop?



Schwerin

Schwerin heeft prima jachthavens en zeker het kasteel is een bezoek waard. Ook hier is het weer prima om te fietsen.

Bij terugkeer naar Dömitz gaf onze vlag het op en viel van z'n stokje. Te veel jaren gewapperd, snel een nieuwe gezet.

Navraag bij de sluiswachter gedaan; op de Elbe nog 125 cm waterdiepte. Moet kunnen met onze 85 cm. Maar het bleek behoorlijk lastig om precies het diepste geultje te vinden, ondanks de x en + kruizen op de oevers. Verschillende malen schuurden we over de (zand)bodem en dreigden we vast te lopen. Nu zagen we het niet zitten om de hele zomer door te brengen op de bijna droge Elbe, dus de spanning aan boord was om te snijden. Kromme tenenwerk, slecht voor de gemoedsrust.

Na zo'n 30 km voorbij Lauenburg werd het gelukkig beter en konden we weer vrijelijk ademen. Eenmaal door de sluis Geesthacht hadden we zeevaart en bij Hamburg is het minimaal 18 meter diep, dat is wel genoeg voor ons.



Hamburg

Hamburg heeft een goede jachthaven midden in de stad. Prima liggen om de stad te bezoeken. Hamburg kon ons zeer bekoren, beter dan Berlijn bijvoorbeeld, maar dat is persoonlijk natuurlijk. Een interessante stad. Omdat de sluis bij Otterndorf voorlopig dicht is, zijn we naar Cuxhaven gevaren om vanuit daar over het wad naar de Weser te komen. Eerst 15 km langs de stroomgeleidingsdam en dan het wad op. Simpel, dachten we, ware het niet dat het Wasseramt het niet nodig vindt om voldoende tonnen of prikken te zetten. Dus dat was spoorzoeken, maar we hebben het gered. Gelukkig komt op het wad, in tegenstelling tot de Elbe, elke twaalf uur het water weer terug. Eenmaal op de Weser, samen met een loei van een containerschip, waren we snel voor de sluis van Lloyd Marina van Bremerhaven.

Leuke dingen te bezoeken en een prachtige uitkijktoren. Perfecte haven. Later zijn we met de vloedstroom de Weser verder



Bremerhaven

opgevaren tot aan de Hunte. Ook dit was een erg leuke tocht.

Via de Hunte naar Oldenburg en verder door het (saaie) Küstenkanal. We wilden nog even een omweg maken via het Elisabethfehnkanal, maar daar bleek de laatste sluis in renovatie te zijn. Dus maar weer terug.

Via het Dordmund-Ems-Kanal voeren we naar Haren. Vandaar via de prima op afstand bediende bruggen naar de Nederlandse grens, die we op 21 juni om 11.50 uur passeerden.

Net over de grens is een tankstation aan het water met een normale wegprijs. Met volle tank ging het dan via het Veenpark en Hoogeveensche Vaart naar Zwartsluis. We wilden nog door de Flevopolder om een paar vaartjes te nemen waar we nog niet geweest waren (o.a. Swifterbant) en vanuit daar naar Harderwijk. Daar hoorden we van het nieuwe Reevediep. Van het Drontermeer kun je nu via het Reevediep naar de IJssel varen, wat 30 km korter is, waarvan 15 km stroomopwaarts. Bovendien liggen er aan de IJsselkant van de Scheeresluis prima overnachtingssteigers. (Zie ander artikel in deze editie Steigernieuws).

Zo kwamen we weer op onze vertrouwde IJssel en op drie juli om 14.38 uur meerden we af in onze box in De Steeg, na 220,3 draaiuren en 648 liter verbruikte diesel. Een mooie, soms verrassende tocht geweest, ondanks de hindernissen. Maar als je niets meemaakt kun je ook niets vertellen. Volgend jaar weer.

Het Reevediep, een nieuw vaarwater door Inge Kroonsberg

Als je zo als wij alle watertjes in Nederland wilt bevaren, is het een verrassing als je van mede-havenleden (Kluit) hoort over een nieuw vaarwater dat bij ons nog niet op de kaart voorkwam.

Wij lagen in Harderwijk en gingen richting huis. De vraag was: "Gaan jullie via Utrecht of via de IJssel over het nieuwe kanaal?" Wij hadden geen idee wat er met 'het nieuwe kanaal' werd bedoeld.

Het blijkt een nieuwe waterverbinding te zijn tussen de IJssel en het Drontermeer met een lengte van 7 km. Deze hoogwatergeul is bedoeld om in extreme omstandigheden hoogwater van de IJssel te kunnen afvoeren via het Drontermeer en het Vossemeer naar het IJsselmeer. Deze nieuwe waterverbinding kan ook gebruikt worden door de recreatievaart (geen staande mast, red.).

Na 20 jaar praten, 14 jaar werkzaamheden en 4 jaar graven is op 14 maart 2019 het Reevediep door koning Willem-Alexander geopend.

In de eerste fase van dit project is de rivierbodem van de IJssel over een lengte van 7 km uitgediept. Daardoor krijgt de IJssel meer ruimte bij extreem hoge waterstanden en neemt het overstromingsgevaar af.

Voorafgaande aan de baggerwerkzaamheden in de IJssel werd een bijzondere vondst gedaan. In de bodem van de rivier hebben archeologen restanten van een oude kogge ontdekt. Een belangrijke archeologische vondst. Het schip is overgebracht naar de Bataviawerf in Lelystad. Daar zal het de komende jaren geconserveerd worden.

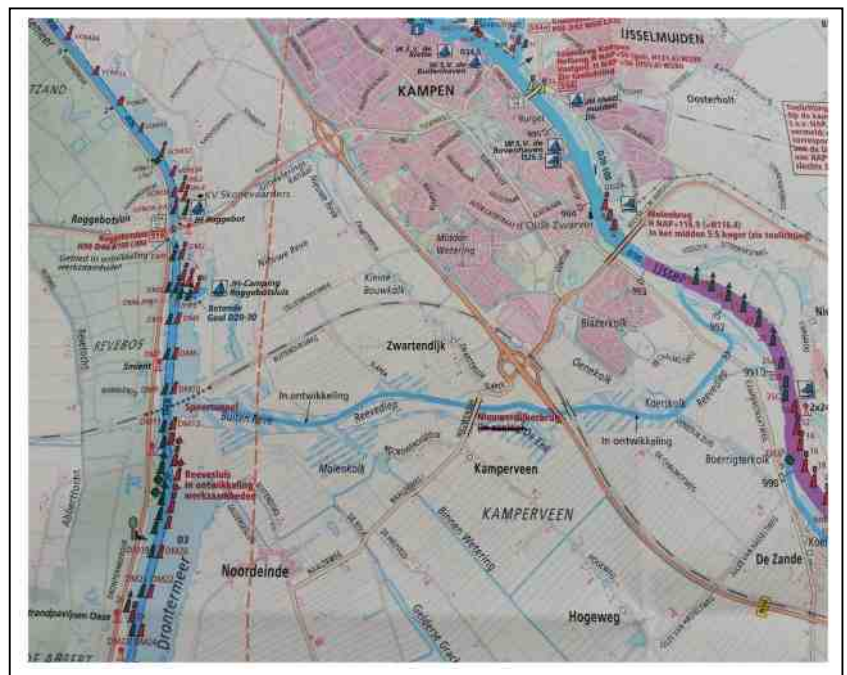
Waar op dit moment de Roggebotsluis de dijken van Flevoland en de IJsseldelta verbindt en hoge waterstanden op de Veluwerandmeren voorkomt, wordt deze functie in de toekomst overgenomen door de zuidelijker gelegen nieuwe Reevesluis (in aanbouw) en de nieuwe Reevedam. De Reevesluis keert in de toekomst het water vanuit het noorden. Hij gaat onder meer dicht op het moment dat er hoogwater vanaf de IJssel via de nieuwe hoogwatergeul Reevediep wordt afgevoerd.

Met de uitvoering van het project Ruimte voor de Rivier IJsseldelta wordt de waterveiligheid in de regio Kampen-Zwolle vergroot en is ruim 350 hectare nieuwe natuur gecreëerd en zijn bestaande natuurgebieden versterkt.

Komend vanaf de Randmeren scheelt het toch zo'n 30 km omvaren, waarvan 15 km. tegenstrooms!

Er is een interessant boek geschreven door Joep Boerboom met de titel "Deining in de IJsseldelta", biografie van de bypass bij Kampen, waarvan het eerste exemplaar is overhandigd aan de Koning.

Uitgeverij WBOOKS, ISBN 9789462583115.



Inmiddels hebben we een nieuwe kaart aangeschaft



Dorigo-Rosbag

RAAMFOLIE & RECLAME



- Warmte-werende folie
- Naamstickers
- Striping

T. 026 -3193400
dorigo-rosbag.nl

 **Een warme douche.....**
door @Iwine Berger

Het zal je gebeuren dat je pech krijgt met je schip op de mooie maar snelstromende IJssel. Dat overkwam drie boten van de leden van WSV De Engel:

DE KLUIT Voer eind april weg voor een lange tocht. Tussen Brummen en Zutphen ging het alarm af; een koelwaterprobleem. Gelukkig was de redding nabij. Het Duitse plezierjacht DOLCE VITA met de behulpzame bemanning nam de Kluit langszij en heeft haar naar Doesburg gebracht, alwaar het probleem met inzet van mede-Engelen werd opgelost.

DE APHRODITE kreeg ook pech toen de bemanning in juli op vaart ging. Ongeveer op dezelfde hoogte maar wat dichterbij, namelijk bij Zutphen. Ook hier ging het om een koelingsprobleem. Na een telefoontje met de thuishaven werd de havenboot er op uit gestuurd om de Aphrodite uit de benarde situatie te redden en veilig af te leveren in Rheden.

DE KLEINE BEER was op terugvaart naar de thuishaven na een mooie vakantie, toen bij wegvaren van tussenstop Deventer er een probleem ontstond ter hoogte van de kade van Deventer. In eerste instantie is de boot langszij genomen door een *Engel* die in de buurt was en teruggesleept naar de haven van Deventer. Omdat het probleem niet in één keer gefixt kon worden is er nog een reddingsoperatie op touw gezet. Sleepboot BRUTUS met een geronselde bemanning heeft de Kleine Beer in Deventer opgehaald en weer veilig afgeleverd. Na deze 12 uur durende actie werden zij moe maar voldaan verwelkomd met een heerlijke maaltijd in het clubhuis.

En voorafgaand aan al deze gevallen -zover ik weet niet midden op de IJssel- is ook in het voorjaar de met motorpech gestrande **ZEEAREND** vanuit een ligplaats in Doesburg met behulp van een mede-*Engel* naar de veilige thuishaven gesleept!

Onder het motto: ***“We zijn op de wereld op elkaar te helpen nietwaar”***, wil ik alle behulpzame *Engelen* en andere watersporters een warme douche geven voor hun hartverwarmende inzet!



De KLUIT langszij bij de DOLCE VITA



De APHRODITE gesleept door de havenboot



De KLEINE BEER in stevige omarming met de BRUTUS weer in de veilige thuishaven



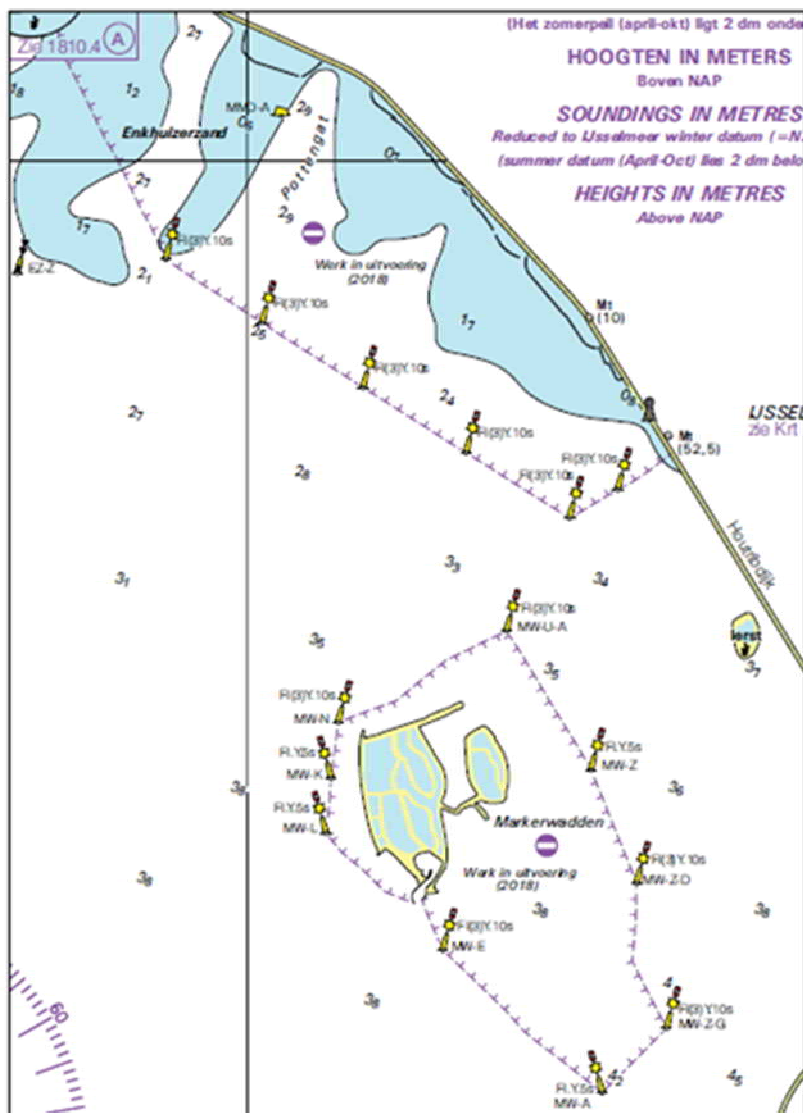
Een warm onthaal na het sleepavontuur van BRUTUS met de KLEINE BEER

De Marker Wadden, een nieuwe bestemming voor de watersporter?

door Jan Huisman

Op het Markermeer is een groot werk aan de gang; het aanleggen van de Marker Wadden. De naam is wat vreemd, want ze liggen niet bij Marken en het wordt ook niet vergelijkbaar met het echte Wad. Het project heeft twee oogmerken: verbetering van de waterkwaliteit en een interessante bestemming creëren voor de watersport. De plaats waar de Marker Wadden komen (of eigenlijk al zijn, want het eerste eiland van 250 ha is al officieel geopend), is een weinig bevaren hoek in het Markermeer, namelijk dicht bij de Houtribdijk. Daar is een enorme hoeveelheid zand opgespoten om een aantal natuureilanden te vormen. Het moeten er in totaal vijf worden, waarvan de laatste in 2020 klaar moet zijn. Zeilers hebben er geen last van want die mijden toch al het Enkhuizer Zand dat aan weerskanten van de Houtribdijk ligt. Varende van Enkhuizen naar Lelystad kan men de nieuwe eilanden aanlopen en er een nachtje doorbrengen.

Het probleem van het Markermeer is al jaren dat er onvoldoende begroeiing aan de randen van het meer is, zoals rietkragen op ondieptes of zandbanken. Dit heeft tot gevolg dat de waterkwaliteit slecht is en dat



Verbeterkaartje voor kaart 1010.9.
Afm. 105,6 x 145,6 mm (uit BaZ 350/18).

de dieren weinig voedsel vinden. De afgelopen decennia is daardoor de vogel- en de visstand sterk achteruitgegaan. De Marker Wadden moeten hier verbetering in aanbrengen. Het project is begroot op totaal 19 miljoen euro, betaald door het Rijk. Natuurmonumenten legt de eilanden samen met Rijkswaterstaat en Boskalis aan.

Het bovenstaande verbeterkaartje (op schaal uit de Berichten aan Zeevarenden geeft de exacte locatie aan.



Ons eerste bezoek aan de Marker Wadden

Medio juni van dit jaar hadden we gelegenheid om de Marker Wadden te bezoeken. Vanuit onze vaste ligplaats Lelystad Haven is het nog geen 4 mijl varen, dus je bent er zo. Er stond nogal wat wind en we hadden grote moeite om de ingang van de haven te vinden. Rijkswaterstaat heeft in zijn wijsheid de rode en groene bakens op de haveningang uitgevoerd als pijpjes met een diameter van 15 cm, zo lijkt het. Zet er toch fatsoenlijke bakens op, denken wij dan.

De haven is groot en goed aangelegd, hier heeft men niet op een paar centen hoeven letten. Wij waren die dag de enige bezoekers, maar in de weekend schijnt het nodig te zijn om een plaats te reserveren.

Eenmaal binnen werden we verwelkomd door een aardige dame van Natuurmonumenten, die informatie gaf over de eilanden en daarna graag 25 euro wilde afrekenen. Voor niets gaat alleen de zon op. Er zijn vrijwel geen voorzieningen op de eilanden: een primitief toilet, geen elektriciteit en water. Er blijft sowieso maar één eiland toegankelijk voor het publiek, de andere vier worden natuurgebied.

Op het eerste en grootste eiland zijn nu wandelpaden gemaakt, met drie vogelkijkhutten. Dat hebben ze mooi gedaan, je loopt door een tunnel naar de kijkhut, zodat je de vogels niet verstoort.

Wij liepen per ongeluk even op een verkeerd pad en we kwamen vlak langs een broedgebied voor sterns. Dat namen de vogels ons erg kwalijk en het gekrijs was oorverdovend.

De nog jonge bodem is al bedekt met pioniersplanten, veel moerasandijvie. Natuurmonumenten meldt in een bericht van 14 juni dat ook al de eerste zoogdieren zijn waargenomen. Vier soorten vleermuizen leven er al. De biodiversiteit is nu al enorm, volgens onderzoekers van Natuurmonumenten. 120 plantensoorten zijn er geteld en 50 verschillende vogelsoorten.

Hoewel wij onder de indruk waren van wat hier tot stand gebracht wordt zijn we de volgende dag toch maar verder gevaren, ook al omdat er harde wind voorspeld was. Je ligt in de haven van de Marker Wadden wel goed beschermd, maar je kunt nergens heen bij stormachtig weer. In Enkhuizen ging het ook flink tekeer, niet zo erg als in Rheden een paar dagen daarvoor, maar toch goed om binnen te liggen.

Vaarverbod rond Marker Wadden

Hierbij willen wij u informeren over het vaarverbod rond Marker Wadden, de eilandengroep in aanleg in het Markermeer.

In opdracht van Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten voert Boskalis de aanleg van de Eerste Fase Marker Wadden uit.

De haven van het grootste eiland is in september 2018 geopend, daar bent u van harte welkom. Kijk voor aanmelding en reservering op www.markerwadden.nl of in de Blue Water App. De andere eilanden zijn nog in aanleg. Daarom is het verboden om het gemarkeerde werkgebied in het Markermeer met vaartuigen in, uit of door te varen zonder ontheffing (zie tekening). Binnen het gemarkeerde gebied wordt regelmatig met groot materieel gewerkt en zijn plaatselijk ondieptes aanwezig. Dit werkgebied waar het vaarverbod geldt is gemarkeerd met gele betonnen met een algeheel vaarverbod als topteken.

Zie ook het Verkeersbesluit zoals op 5 februari 2016 is gepubliceerd in de Staatscourant (jaargang 2016, Nr. 5298, RWSV2015-00007314).

In het zuiden van Marker Wadden is een lange zanddam aangelegd waar komend broedseizoen vele vogels broeden. Dit is een kwetsbaar gebied waar het vaarverbod vanzelfsprekend ook geldt.

Wij verzoeken u voor uw eigen veiligheid en de rust van de broedvogels, dit vaarverbod in acht te nemen.

Vorbereidingen voor de winterslaap van de motorboot

door Herman Speelman

Voordat de winter aanbreekt is het noodzakelijk dat je jouw boot gaat voorbereiden voor de winter. Dit artikel gaat specifiek over motorboten met een binnenboordmotor met een staartstuk, ook wel sterndrive genoemd. Veel (snellere) motorboten zijn op deze manier geconstrueerd. De motor ligt achterin de boot uiteraard, en is aan de spiegel verbonden met het staartstuk. In de "staart" zit de aandrijving, de waterpomp voor de koeling (impeller) en de besturing van de boot; de staart is verbonden met de stuurinrichting.

Voor wat betreft de koeling heb je twee types: een gesloten koelsysteem en een open koelsysteem. Het onderstaande gaat over het open koelsysteem.

Het open koelsysteem koelt de motor met het oppervlaktewater; er is dus een continue stroom van water dat opgezogen wordt via het staartstuk, door de motor gaat en uiteindelijk weer via het uitlaatspruitstuk weer naar buiten stroomt.

Het "open" systeem is het meest kwetsbaar in de winterperiode omdat hierbij de kans op vorstschade het grootst is. Ruim de helft van alle Mercruiser en Volvo inboard motoren gaan vroeg of laat stuk door vorstschade. Dat is natuurlijk erg jammer, want een vervangende motor kost als snel tussen de 6.000 en 12.000 euro. Het is daarom ook niet aan te bevelen om boten met een dergelijk koelsysteem niet in het water te laten liggen gedurende de wintermaanden. De boot moet dus op het droge!

Eenmaal uit het water kun je de boot "winterklaar" laten maken door een specialist op een jachtwerf. Let wel: niet op alle jachtwerfen is er voldoende kennis en kunde aanwezig om deze voorbereidingen goed te kunnen uitvoeren. Daarom is het ontzettend handig om dit zelf te kunnen doen.

Wat moet je doen en wat heb je nodig? Allereerst de boot uit het water bij de winterstalling. Wat je nodig hebt is wat simpel gereedschap en een flushkit. Er zijn ook andere manieren; google even op "winterizing inboard motor" en je gaat verschillende YouTube filmpjes en instructies vinden.

De flushkit bestaat uit koelvloeistof (10 tot 20 liter), een waterinlaat, ook koptelefoon genoemd, en een T-stuk. Daarnaast heb een brandstofstabilisator en indien je motor een carburateur heeft: fogging oil. Deze olie voorkomt corrosie in de motor.



Werkwijze:

1. Voordat de boot uit het water gaat voeg je de fuel stabilizer toe aan de brandstof, en vaar een stukje of laat de motor 10 min. draaien terwijl deze in het water ligt. De brandstoftoevoeging moet helemaal door het brandsysteem en goed gemengd worden in de brandstoftank. Een tip is ook om de boot weg te zetten met een volle tank, dan is de kans op condensvorming in de tank geminimaliseerd.
2. Eenmaal uit het water: Zet de "koptelefoon" op het staartstuk en sluit de tuinslang aan, en draai vervolgens de waterkraan open, niet volledig open, want dan is de druk te groot, draai de kraan op ongeveer 50% van de maximale waterdruk. start de motor en laat die op temperatuur komen (ongeveer 10 min.).
3. Als de motor op temperatuur is (en de thermostaat open), zet nu het kraantje van de koelvloeistof open en sluit de waterkraan op het T-stuk. verwijder het luchtfilter om straks aan het eind makkelijk de fogging oil te kunnen inspuiten. Het hele systeem vult zich nu met koelvloeistof. Als al het water uit het systeem is, en de koelvloeistof bijna op is uit de tank, spuit je de fogging oil in de luchtinlaat, totdat de motor afslaat. gebruik je geen fogging oil, dan zet de motor uit met de sleutel of dodemansknop voordat de koelvloeistof helemaal op is.

Er zijn natuurlijk allerlei alternatieven, zoals het volledig drainen van de motor en het uitlaatspruitstuk, of de koelslangen losmaken bij de motor, en de koelvloeistof er direct ingieten. Als je de motor alleen draint, wees er dan 100% zeker van dat er geen water meer in het motorblok zit! Kijk vooral ook even naar filmpjes op YouTube, die geven een goed beeld van wat je moet doen en hoe dat gaat. En verder is het dan natuurlijk ook meteen verstandig om olie te wisselen in de motor en in het staartstuk. In zowel de motorolie als de staartstukolie kan water zijn binnengedrongen en kan dan daar bevroren. Water in motorolie of in het staartstuk is natuurlijk op zich al een probleem, want dan heb je ergens een lekkage.



Boerderij
De Deel

restaurant & events



20
19

STEL ZELF JE MENU
SAMEN VOOR 22,50

aan tafel bij Restaurant De Deel ...

RESERVEER
NU JE TAFEL

Meer informatie?
www.restaurantdedeel.nl

Scheepvaartwinkel
Marine



Uw partner in scheepsuitrusting

Voor al uw scheepsuitrusting bent u bij Scheepvaartwinkel Marine aan het goede adres. In onze winkel hebben wij een groot assortiment producten. Denk hierbij aan materiaal voor o.a. onderhoud, veiligheid, kaarten - boeken, buitenboordmotoren en bijboten.

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



Scheepvaartwinkel Marine BV Nieuwe Kade 17 6827 AB Arnhem
www.scheepvaartwinkel.com info@scheepvaartwinkel.com

