



STEIGERNIEUWS



Najaar 2018

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 40

NAJAAR 2018

Wat staat waar?

Infopagina	4
Van de voorzitter: water gevraagd	5
Van de havenmeester	6
Zelfwerkzaamheid zaterdagwerk en oproepijst	7
Overlijden Gerard (Geert) Saul	9
Hittebestendig	10
What's in a name?	11
Bier en nog wat	13
Dat zal mij nooit gebeuren (dacht ik)	14
Sleepdienst in actie	17
Overstag	18
Aanbevolen lectuur: De Rijn	19
De laagwaterperiode van 2018	21
Als het niet kan zoals het moet ...	21
Over stralen en meer	22
Ankeren brengt je in een andere wereld	25
Zomer 2018	29
Ons "Maatje"	30
Goede oppas	30

Bij de voorplaat: 't Is weer voorbij

Foto Peter Visser



Redactioneel

Het was een zomer die we niet snel zullen vergeten. Warmte- en zonurenrecords sneuvelden bij de dag. Laagwater en vastgelopen schepen. Een aantal leden heeft foto's van het lage water in de haven gemaakt en deze naar de redactie gestuurd.

Het is daarmee bijna een 'laagwaterspecial' geworden.

Maar wat was het een ideaal weer voor een heerlijke vakantie op het water, of eenzaam zwervend door bossen en bergen, zoals de schrijver van dit redactioneeltje deed.

In dit nummer al een verslag van de merkwaardige lotgevallen van Bertus Bolder.

De redactie hoopt in volgende nummers meer verslagen van tochten te kunnen plaatsen. Met zo'n vaarseizoen achter de rug moet dat kunnen.

We zien ernaar uit.

Jan, Peter, Vincent.

Het is al eerder voorgekomen en het zal niet de laatste keer zijn, maar onze fotograaf ontdekte dat de havenmeester zich opnieuw schuldig maakte aan SCHEEFWONEN, een gedrag dat door de autoriteiten met gemengde gevoelens wordt bekeken. Verboden is het niet, maar netjes?

De pogingen van de DWW'ers om de woonark met twee extra drijvers wat verder van de meerpalen af te leggen heeft bij de lage waterstanden van augustus niet voldoende geholpen. Niet verwonderlijk dat Hans naar Canada is uitgeweken...

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 Hogekamp 6, 6991CX Rheden 06 53101301
penningmeester@wsvdeengel.nl

Bankrekening WSV De Engel: NL47 RABO 0147 8082 94

Bestuurslid: Gerard van Essen, Nieuwstraat 17, 6881SK Velp 06 16360204
bestuur@wsvdeengel.nl

Bestuurslid: **VACATURE**

Activiteitencommissie: activiteiten@wsvdeengel.nl

VACATURES

Redactiecommissie: steigernieuws@wsvdeengel.nl

Jan Huisman 026 4952768

Peter Visser 026 3620172

VACATURE

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/werkvoorbereider zelfwerkzaamheid: coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl

Dinand Kistemaker 0313 427958 / 06 51227133

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

Jort Wuestman 06 54347795

Roland van Keimpema 06 41224290

Milan van Keimpema 06 23086350

Dorine Willems-Mooiman

Nico Veen

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

Van de voorzitter Water gevraagd..... door Rob Westerdijk

Terwijl ik dit schrijf kunnen we nog genieten van de laatste zomerse dagen. De rust op de haven na een zeer hectisch zomerseizoen begint terug te keren. Wat was het namelijk een uitzonderlijk mooie zomer, maar eveneens een uitzonderlijk lage waterstand. Nog nooit in de historie van metingen heeft zich deze waterstand voorgedaan en zijn we geconfronteerd met de te beperkte diepte. Er zijn problemen met de slechte, tot zelfs volledige onbereikbaarheid van tal van havens aan de IJssel. Het heeft grote inspanningen van Hans Kramer gevraagd om, zo goed en zo kwaad als het ging, te zoeken naar oplossingen voor leden die tijdelijk om een andere ligplaats verzochten zodat hun vakantie doorgang kon vinden. Daarnaast terugkomers weer een ligplaats te bieden en de passanten ook nog eens te helpen. Dat dat laatste zeer vaak niet kon, zult u zeker merken aan de gedaalde inkomsten van onze vereniging door passanten. Vele verzoeken om een ligplaats moesten worden afgewezen. Inmiddels hopen we dat Hans van zijn welverdiende vakantie in Canada geniet.

Wat opviel: er zijn nog leden die niet in de gaten hadden wat de situatie op de haven was. Vol goede moed werd, zo goed en kwaad als het ging, met kruiwagens kleding en proviand afgedaald van de loopbrug om vervolgens te constateren dat de boot aan de grond lag. Ondanks de scheepvaartberichten, de aandacht in de kranten, berichten op televisie en internet over de bijzondere zomer en de extreme droogte zijn er leden die niet op het idee gekomen zijn dat onze haven eveneens deel uitmaakt van deze uitzonderlijke situatie. U begrijpt dat natuurlijk van iedere schipper wordt verwacht dat hij niet alleen tijdens het varen, maar ook als de boot in de haven ligt, zich op de hoogte stelt van de condities en zelf verantwoordelijk blijft voor eigen boot.



Door de extreem lage waterstand beraadt het bestuur zich op mogelijk te nemen maatregelen voor kortere en langere termijn om deze overlast te beperken. Het is noodzakelijk, aangezien de voorspelling is, dat de komende jaren dit risico van lage waterstanden blijft voorkomen. We zullen in de ledenvergadering van dit najaar hier aandacht aan besteden.

De verruiming van openingstijden en het gebruik van de Engelenbak is dit zomerseizoen zeer succesvol. We zijn blij met de inzet van mensen die hier een bijdrage aan leveren. Het was een belangrijke behoefte; meer gebruik van de Engelenbak. Activiteitencommissie, medewerkers, beheerder en interieurverzorgster: allen dank namens onze leden en het bestuur!

Inmiddels zijn de voorbereidingen voor de najaarsactiviteiten door commissies, en de eerste bestuursvergaderingen weer gestart. Het rooster voor zaterdagwerk, waarbij rekening is gehouden met ieders opgave, is gereed. Vervolgoverleg met de gemeente over onderhoud van de toegangsweg en gebruik van gronden is weer begonnen. Werving van een nieuw bestuurslid is gelukt. Hij zal worden voorgedragen in de najaarsvergadering. Ook is het bestuur gestart met het houden van entreegesprekken met potentieel nieuwe leden voor het aspirant lidmaatschap. Wederzijdse kennismaking en schets van verwachtingen over en weer, kunnen bijdragen tot een beter besef over wat het lidmaatschap betekent.

Kortom: voldoende te doen en ik hoop dat u dat allen met plezier voor elkaar en de vereniging doet.

Van de havenmeester

door Hans Kramer

Zittend op een balkon en uitkijkend over een haventje, hoe anders dan als havenmeester en genietend van de ondergaande zon in Powel River, Canada, besepte ik dat ik nog een stukje moest leveren voor het Steigernieuws, waar ik dan toch maar eens aan moest beginnen en me dan maar even moest losmaken van het rustige leven hier.

Zeker in vergelijking met Nederland en het afgelopen jaar op de haven.

Daar kwam ik mede door de lage waterstand niet echt tot rust.

Dat gaf nogal wat problemen. Elke dag de peilschaal in de gaten houden en toen het water snel ging zakken de boten in de gaten houden.

Kwamen ze droog te liggen, bleven ze recht liggen, moesten ze extra vastgelegd worden? Want het is wonderlijk hoe makkelijk sommige leden met hun eigendom omgaan en denken dat een ander er wel voor zorgt.

Er zijn zoveel mogelijk boten van de binnenzijde naar de buitenkant gelegd, zelfs op de kopkanten dubbel gelegd, wat dan ook weer het commentaar opleverde: "Nou kan ik er niet tussenuit!"

Of nog slimmer, na weken laag water en droogliggen word je 's avonds gebeld: "Nou wil ik gaan varen, maar ik lig vast." (Raar hè?) of: "Ik ben er met pijn en moeite uitgekomen maar ik kan nu niet meer op mijn plaats komen, heb je daar een oplossing voor? Geef me maar even een plaats aan de buitenkant" (Die ligt al weken vol!).

Hoe dan ook, het leven van een havenmeester gaat niet over rozen.

Samen met het bestuur zijn we naar oplossingen aan het zoeken, maar zo simpel is dat niet.



Een groot probleem was dit jaar de zorg voor de passanten.

Zo goed en zo kwaad als het ging had ik af en toe een plekje voor ze, maar ik heb er toch veel door moeten sturen. Op een gegeven moment moest ik een groot papier op het kantoor plakken met VOL erop, wat ons behoorlijk veel inkomsten heeft gekost.

Wat ik ook nog even onder de aandacht wil brengen, is het melden. De regel is, twee dagen van te voren melden dat je terugkomt. Zeker nu ik zo moest schipperen en schuiven met de ligplaatsen. Toch kreeg ik nog wel eens een telefoontje:

"Ja, we komen vanavond terug hoor". Kortom, het was me het jaartje wel!

Maar voorlopig geniet ik hier volop en laat ik alles van me afglijden.



Verboden doorvaart!

Zelfwerkzaamheid op zaterdag

Oproeplijst seizoen 2018 - 2019

Beste leden,

Zoals jullie weten wordt van ieder lid verwacht een bijdrage te leveren aan het in stand houden van onze prachtige haven. Dit is een vaste waarde in onze vereniging die ook is vastgelegd in het huishoudelijk reglement. Het bestuur heeft de oproeplijst voor zelfwerkzaamheid voor het seizoen 2018 - 2019 opgesteld, die je in dit Steigernieuws aantreft.

Mocht je ingepland zijn op een datum wanneer je echt niet kunt, gooi dan het probleem niet gelijk over de schutting, maar probeer tijdig een vervanger te vinden en laat me dat weten. Via het afgeschermd deel van onze website zijn de emailadressen van de leden te vinden.

De werkzaamheden zullen niet veel anders zijn dan voorgaande jaren. Er zal ook dit seizoen bijvoorbeeld weer veel snoeiwerk moeten worden verricht, dat is nu eenmaal de zegen van het vele groen wat bij onze haven hoort.

Van de planning kan worden afgeweken. Indien zich werkzaamheden aandienen waarvoor een specifieke vaardigheid is vereist, zullen we die leden benaderen die over deze vaardigheid beschikken.

Een week voorafgaande aan je oproepdag ontvang je een herinneringsmail.

Tot slot, zorg voor geschikte kleding en vooral ook geschikt schoeisel. Breng ook vooral, als arbeidsvitamine, een goed humeur mee.

We rekenen op jullie medewerking. Ik wens jullie een goed "werkseizoen".

Dinand Kistemaker dinandkistemaker@upcmail.nl

Zie de lijst op groter formaat op de volgende pagina.

Ploeg 1 29 sept 2018		Ploeg 2 6 okt 2018		Ploeg 3 13 okt 2018		Ploeg 4 20 okt 2018		Ploeg 5 27 okt 2018		Ploeg 6 3 nov 2018	
1631	Sjoerd Anema	1410	Gerard Weijl	1911	Harry Beek	1935	Christiaan Beek	1324	Hennie Berger	1785	Bennie Huiskamp
1803	Riks van Dijk	1961	Ernst-Jan Bakker	1909	Henk Donkervoort	1974	Rob Ebben	1913	Arie van Eijk	1992	Joost van Megen
1985	Benno Hilferink	1861	Roel Dijkstra	1879	Annemieke Holtrop	1532	George Hoogink	1575	A.L.J. Huijsen	1564	Aart Slotboom
1946	Sven Lens	1103	Johan Hofstede	1107	Wim Lingeman	1927	Eugene Lurkin	1943	Pieter-Paul van Mee	1302	Dick Beumer
1993	Wim van Schaik	1925	Marco van der Linden	1354	Bert Schutten	1844	Frederik Serné	1926	Jetse Sloot	1876	Tom Jansen
1973	Wendy Vree	1416	Henk Scheffer	1889	Mark van der Wissel	1900	Jan Schadd	1051	Ans van der Vlies	1732	Arijen van Dam
Ploeg 7 10 nov 2018		Ploeg 8 22 dec 2018		Ploeg 9 16 feb 2019		Ploeg 10 23 feb 2019		Ploeg 11 2 mrt 2019		Ploeg 12 9 mrt 2019	
1681	Jan Beumer	1951	Ronald Spijkerman	1811	Mike van Mierlo	1726	Eibert Everts	1938	Bertil te Brake	1880	Rudi Tamboer
1490	Jos Elizen	1748	Erik Boeklagen	1955	Jeroen Spreeuw	1912	Sander Jansen	1885	Frans Gielis	1988	Henk Broer
1486	A.J. Jansen	1949	Daan van den Elsen	1906	Dik Bosveld	1929	Ronald Minkman	1939	Danny Jansen	1831	Ino de Gijssel
1910	Herman Melgert	1860	Raddy Jansen	1772	Hein van Engelen	1655	Kees van de Steeg	1905	Maikel Muysen	1673	Erik Jonkers
2044	Paul Spaargaren	1158	Theo van Mierlo	1497	Hans Agelink	1979	Daniel Bouwman	1994	Gerard Stermerding	2069	Bas Nadorn
1923	Kas Hermans	1957	René Lamberts								
Ploeg 13 16 mrt 2019		Ploeg 14 23 mrt 2019		Ploeg 15 30 mrt 2019		Ploeg 16 6 apr 2019					
1670	Ad van der Teems	1980	Gerrit Teunissen	1647	Rob Tuijten	1826	Geert van Veersen				
1261	Ruud de Brons	1928	Kerry Brown	1875	Laurent Buskens	1956	Ewoud Coppers				
1767	Zsuzsanna Godschalk	1823	Rory van der Heide	1703	Piet Hendriks	1705	Johan Hendriks				
1284	Lodewijk Jorritsma	1871	Jeroen Kerkhof	1849	Jan-Willem Keurentjes	1671	Rix Kip				
1590	Reinier Nagel	1983	Ross van den Oever	1439	Jan Pelgrim	1282	Henny Regtering				

Oproeplijst zelfwerkzaamheid zaterdagwerkers 2018 - 2019

Ploeg 1 29 sept 2018		Ploeg 2 6 okt 2018		Ploeg 3 13 okt 2018		Ploeg 4 20 okt 2018		Ploeg 5 27 okt 2018		Ploeg 6 3 nov 2018	
1631	Sjoerd Anema	1410	Gerard Weijl	1911	Harry Beek	1935	Christiaan Beek	1324	Hennie Berger	1785	Bennie Huiskamp
1803	Rikts van Dijk	1961	Ernst-Jan Bakker	1909	Henk Donkenvoort	1974	Rob Ebben	1913	Arie van Eijk	1992	Joost van Megen
1985	Benno Hilferink	1861	Roel Dijkstra	1879	Annemieke Holtrop	1532	George Hoogink	1575	A.L.J. Huijsen	1564	Aart Slotboom
1946	Sven Lens	1103	Johan Hofstede	1107	Wim Lingeman	1927	Eugene Lurkin	1943	Pieter-Paul van Mee	1302	Dick Beumer
1993	Wim van Schaik	1925	Marco van der Linden	1354	Bert Schutten	1844	Frederik Serné	1926	Jetse Sloot	1876	Tom Jansen
1973	Wendy Vree	1416	Henk Scheffer	1889	Mark van der Wissel	1900	Jan Schadd	1051	Ans van der Vlies	1732	Anjen van Dam
Ploeg 7 10 nov 2018		Ploeg 8 22 dec 2018		Ploeg 9 16 feb 2019		Ploeg 10 23 feb 2019		Ploeg 11 2 mrt 2019		Ploeg 12 9 mrt 2019	
1681	Jan Beumer	1951	Ronald Spijkerman	1811	Mike van Mierlo	1726	Elbert Everts	1938	Bertil te Brake	1880	Rudi Tamboer
1490	Jos Elizen	1748	Erik Boeklagen	1955	Jeroen Spreew	1912	Sander Jansen	1885	Frans Gielis	1988	Henk Broer
1486	A.J. Jansen	1949	Daan van den Eisen	1906	Dik Bosveld	1929	Ronald Minkman	1939	Danny Jansen	1831	Ino de Gijssel
1910	Herman Melgert	1860	Raddy Jansen	1772	Hein van Engelen	1655	Kees van de Steeg	1905	Maikel Muysen	1673	Erik Jonkers
2044	Paul Spaargaren	1158	Theo van Mierlo	1497	Hans Agelink	1979	Daniel Bouwman	1994	Gerard Stemerding	2069	Bas Nadorn
1923	Kas Hermans	1957	René Lamberts								
Ploeg 13 16 mrt 2019		Ploeg 14 23 mrt 2019		Ploeg 15 30 mrt 2019		Ploeg 16 6 apr 2019					
1670	Ad van der Teems	1980	Gerrit Teunissen	1647	Rob Tuijten	1826	Geert van Veersen				
1261	Ruud de Brons	1928	Kerry Brown	1875	Laurent Buskens	1956	Ewoud Coppers				
1767	Zsuzsanna Godschalk	1823	Rory van der Heide	1703	Piet Hendriks	1705	Johan Hendriks				
1284	Lodewijk Jorritsma	1871	Jeroen Kerkhof	1849	Jan-Willem Keurentjes	1671	Rix Kip				
1590	Reinier Nagel	1983	Ross van den Oever	1439	Jan Pelgrim	1282	Henny Registering				

Overlijden Gerard (Geert) Saul

Ontvangen van: Secretaris WSV De Engel maandag 27 augustus 22:13

Beste leden,

Vandaag ontvingen wij het droevige bericht van het overlijden van onze oud-havenmeester Geert Saul. (Red.: Geert is op 29 augustus in Dieren gecremeerd.)

Geert was 12 jaar lang een zeer vriendelijke en behulpzame havenmeester, waarvoor hij door de algemene vergadering in november 2003 is benoemd tot Lid van Verdienste. Hij stond altijd klaar als gastheer voor passanten en leden en heeft een grote bijdrage geleverd aan de vereniging. Over die periode is in de wintereditie van het Steigernieuws een stukje verschenen. Zie een gedeelte van de tekst hieronder. Het hele artikel is in het Steigernieuws van Winter 2003 op de website te lezen.

Namens en bestuur en de leden wensen wij Stien, kinderen en (achter)kleinkinderen alle kracht en sterkte toe om dit verlies te dragen.

Met vriendelijke groet,

Dorine Willems - Mooiman

Secretaris WSV De Engel



Op bezoek bij

HAVENMEESTER GEERT SAUL

"Kom maar, doe maar rustig aan, het gaat goed, klapje achteruit, prima, geef mij dat lijntje maar." Rustig en massief stond Geert altijd op de steiger om een binnenkomende passant op te vangen en te helpen bij het afmeren.



Deze en meer goede eigenschappen maakten Geert tot een prima havenmeester. Op woensdag 5 november waren we te gast bij de heer en mevrouw Saul, beter bekend als Geert en Stien. Geert was havenmeester en zijn trouwe eega zijn nooit aflatende assistente; samen waren zij het gezicht van onze haven, niet alleen voor de leden, maar zeker ook voor onze gasten in de zomermaanden. "En Geert, hoe is het nu allemaal gekomen en hoelang ben je havenmeester geweest?" Voordat hij antwoordde nam hij eerst een slok koffie en sprak: "Dat moet ongeveer in 1992 geweest zijn toen ik het van Jelle overnam." "Maar daarvoor hielp je Jan Klaassen al, samen met Jelle." vulde zijn eega aan. "Toen Jan overleed heb ik nog een poosje met Jelle

hoop mensenkennis opgedaan, wat mij later als havenmeester goed van pas is gekomen. Na ongeveer dertig jaar werken ben ik afgekeurd en kreeg ik plotseling veel tijd. Dat zal in 1991 geweest zijn, en zo is het allemaal gekomen", besloot hij zijn relaas.

Stien kwam voor de tweede maal met koffie, dit kwam mij bekend voor, want ze heeft heel wat koffie gezet in het havenkantoorje. Het was daar altijd erg gezellig en meestal schoven er dan ook wel enkele passanten aan en gingen de gesprekken uiteraard over het varen op de IJssel en andere rivieren. Ik heb daar dan ook veel bruikbare tips opgedaan.

Hittebestendig

door Alwine Berger

De zomer begon al in het voorjaar. Op 22 mei voeren wij onze haven uit richting het Zuiden. (over deze mooie reis schrijf ik uitgebreid in een volgend Steigernieuws). De zon begeleidde ons de gehele reis, een enkele bui verdampte in de kortste keren. Toen we de haven na ruim 6 weken weer binnenvoeren kregen we van menigeen te horen dat wij wel erg geboft hadden met het mooie weer en dat de velen die nog moesten gaan zich afvroegen of het mooie weer inmiddels niet "op" was.

Nu -ruim een maand na onze reis- kunnen we de conclusie trekken dat er geen eind lijkt te komen aan de zonovergoten warme dagen en wat zorgen baart: de droogte. Alle creativiteit en goede wil worden ingezet om het botenpark in de haven drijvend te houden, wat niet altijd lukt! Een teleurstelling voor de leden die niet de extreme droogte gekoppeld hebben aan een (te) lage waterstand met alle gevolgen van dien. Wij kiezen het "krappe" sop 10 augustus weer en hebben uit voorzorg onze KLUIT al iets naar achteren, dus van de hoofdsteiger afgelegd, want wij zien de bodem steeds dichterbij komen.



De lage waterstand gaf Hans Kramer de gelegenheid om de onderste peilschaal te bevestigen. Elk nadeel heft se voordeel...

We houden de stremmingen die uitgevaardigd zijn nauwlettend in de gaten en passen onze vaartocht daar op aan! Filemeldingen op de weg kunnen we negeren, maar RWS via teletekst, www.nos.nl/teletekst pagina 720-721-722 is onze informatiebron (ook via telefoon en laptop e.d.)

Wij hopen dat, als we in september weer terugkomen, er voldoende water in de haven staat zodat alle boten weer dobberen en onze hittebestendigheid in alle opzichten de test heeft doorstaan.

@lwine, MS KLUIT



What's in a name?

of Willemien die eigenlijk Willemientje heet.
door Peter Visser

Veel schepen hebben intrigerende namen. In deze rubriek wordt leden van De Engel gevraagd de naam van hun schip te verklaren.

Harry en Gonda, want over hun scheepje gaat het hier, hebben al een lange geschiedenis op het water achter de rug.

Het begon met een houten zeilscheepje. In die tijd kon je nog met een touw in de hand op het voordek van je bootje staan om een passerende schipper om een sleepje te vragen. Zo deed ook Harry en een vriendelijke beroepsschipper sleepte hen rustig de IJssel af. Zo rustig, dat hij vergat dat er een bootje achter zijn schip hing. Inmiddels was er een aardig windje opgekomen en via Kampen, Ketel- en IJsselmeer werden Harry en Gonda bonkend, stuiterend, boven en onder water naar Lemmer gesleept.

Er moest dus een stalen scheepje komen en in 1975 vond Harry een stalen casco van een geinkruiser, een enorme uitgave waarvoor het eigen kapitaal niet toereikend was. Harry's moeder echter vond dat die boot er moest komen en was bereid hun het ontbrekende bedrag te lenen. Harry's moeder heette, Willemien!

Als dank voor de financiële hulp werd het bootje naar haar vernoemd. Als dan je schoonmoeder ook nog Willemien heet kan je in de familie natuurlijk niet meer stuk.

Een aantal Willemien later kwam de laatste, een prachtige Black Rose kotter.



25(!) jaren heeft deze Willemien Harry en Gonda veilig over de golven gedragen. Toen vond Harry dat het maar eens gedaan moest zijn met varen en alle sores daaromheen en Willemien werd verkocht.

Jaren later, op hun tocht met de Kroon, zagen Inge en Ronald Kroonsberg haar liggen in een kanaaltje in Frankrijk. In de kleuren en met de naam alsof Harry en Gonda nog aan boord waren.



Maar een leven zonder bootje is voor bootjesmensen niks, dus Gonda vond dat er toch maar weer een schip moest komen en na lang zoeken raakte ons duo helemaal verkikkerd op een Krammer 7.80, hun huidige boot, een prachtige en gezellige motorsailer, nu als motorscheepje varend. Harry heeft de volledige tuigage nog in de opslag. Wel een stuk kleiner dan de Black Rose, daarom werd het Willemientje, geen andere naam zou beter bij dit scheepje passen.

Nu staat er Willemien op de boot, maar dat komt doordat **tje** er niet meer op kon. Gaat in orde komen ...



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!

Bier en nog wat door Bertus Bolder

Het is niet te geloven, maar waar, het kanaal liep dood. Het water was op, we konden niet verder. Hoe kan dit nu, waarom draaide dat van afstand bediende bruggetje dan? We zagen er wel een leuk plekje om te overnachten. Dit was ons nog nooit gebeurd. “We keren maar om”, zei ik snugger. “Kijk nog maar eens goed op kaart.” “Welke kaart, bedoel je? Dat foldertje dat we in de paradijssluis in Meppel van de sluiswachter gekregen hebben?” “Zeur niet,” waren mijn corrigerende woorden, “dat kaartje is speciaal uitgeven voor deze route.”

We dreven nu langzaam naar de brug toe die vijf minuten geleden voor ons was opengegaan en gelukkig weer open ging. Met dank aan de centrale post in Groningen. Die grapjassen hebben zeker niks beters te doen? We zagen nu het kanaal dat naar onze dagbestemming voerde en stuurden ons bootje de bocht door, recht op het sluisje aan. Het opschutten was een fluitje van een cent, helemaal alleen in de sluis. We vonden een mooi plekje in de stad. Dat moest omdat er boodschappen gedaan moesten worden, en ik moest mee want had de kapiteinse mij gezegd: “Er is geen bier meer in de koelkast!”

Boodschappen doen betekent supermarkten zoeken en zware tassen dragen, maar voor een koel pilsje heb ik wel wat over.

Vrouwen weten altijd de weg in supermarkten, althans mijn eega. Razendsnel vliegt ze langs alle schappen, pakt wat ze nodig heeft en ook wat ze niet direct nodig heeft, volgens mij.

Ik pakte een karretje en probeerde haar te volgen.

En dan gebeurt het, ik kan niet zo snel manoeuvreren, vlieg bijna uit de bocht en veroorzaakt een botsing met een

even ijverige huisvrouw die boos wordt, ik mompel een excuus en ben vervolgens mijn boodschappen-doenster uit het oog verloren. En daar sta je dan met je karretje, met nog meer botsende huisvrouwen, omdat je in de weg staat. Maar ik bleef staan waar ik stond, als ze het merkt dat ik er niet meer ben komt ze wel terug.

En ja hoor, daar komt ze weer haar armen vol boodschappen. Zij kan mij altijd terug vinden. Haar gezicht voorspelde niet veel goeds.

“Waar bleef je nu? Zo heb ik niks aan jou.”

“Je was ineens weg,” was mijn antwoord, “je was te snel, ik moet het wagentje besturen en dat kost tijd om al die haastige vrouwen te ontwijken.”

“Zal wel, bekijken bedoel je zeker!”

“Je bent te snel,” argumenteerde ik nog.

Ze liep al richting kassa en begon onze boodschappen op de band te zetten. En toen zag ik het! Geen groene blikjes!!! Waar was mijn bier? Waar waren die mooie groene blikjes? Was deze hele expeditie niet bedoeld om mijn dorst te lessen?

We stonden weer buiten, verdeelden de lasten en toen sprak ik sarcastisch:

“Schat waar is mijn bier?”

“Op de boot,” antwoordde ze, “onder het luikje. Daar heb je ze zelf neer gelegd.”

“Ja dat is mooi, had dat dan eerder gezegd, helemaal vergeten!”

En ja hoor, ik had het kunnen weten:

“Was je ook mee gegaan als ik het gezegd had?”

Ik zweeg stil, en dacht, ben ik nu zo dom, of is zij slimmer?



Dat zal mij nooit gebeuren (dacht ik)

In het begin van onze vakantie naar Frankrijk voeren we op de Westerschelde richting Antwerpen. Nu is Antwerpen voor veel Engeltjes al te ver weg, maar er is één voordeel als je met pensioen bent: je hebt veel tijd die je naar eigen believen mag indelen.

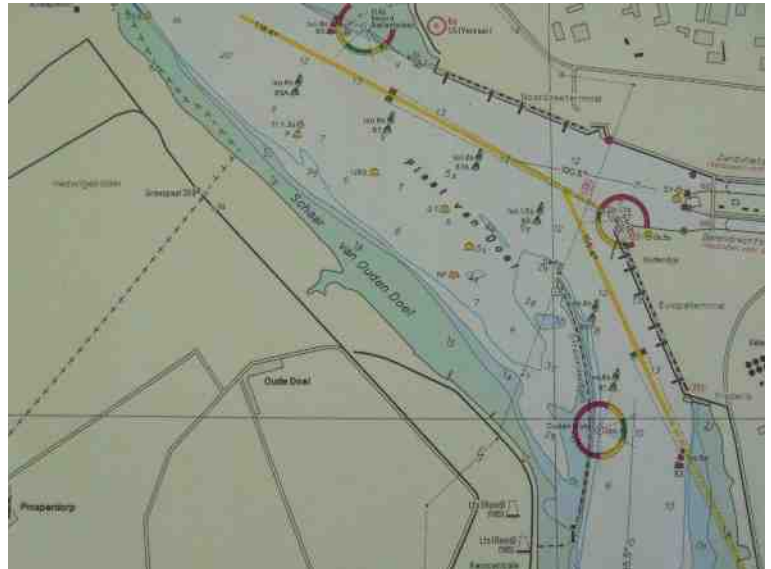
Aldus met Antwerpen in zicht met de vloedstroom op de kont en een beste stemming kozen we ervoor om over de Plaat van Doel te varen. Daar staat zelfs bij laag water nog zo'n twee meter water dus genoeg voor onze diepgang van 0,85 meter.

Voor de Berendrechtluizen werd er gemanoeuvrerd met grote zeevaart, daar wil je niet in de buurt komen.

Er ligt netjes een rij gele tonnen over de plaat die wij aanhielden. Aan het eind van de plaat gaf een kleine stroomrafeling aan waar de snelle vloedstroom van de Schelde langs de plaat trok. Wij stuurden richting de ton 91 van de Schelde om zo de rivier weer op te komen.

Edoch...het liep even niet zoals gepland. De stroomrafeling bleek te komen van een onder water gelegen stroomgeleidingsdam!

De gele tonnen stuurden ons daar recht op af. Op de dus niet zichtbare dam stond geen enkel merkteken of een paar palen o.i.d. We voeren onze rompsnelheid plus de vloedstroom, dus met zo'n 16 km/u klaptten



wij tegen de dam. De boot sprong omhoog en dreunde weer neer. Ik rukte meteen de gashendel neutraal om de schroef te stoppen.

We schoven met veel kabaal over het beton of basalt (ik heb even niet gekeken) en zakten achter de dam weer horizontaal. Grote schrik, meteen maar onder de vloeren kijken of we geen lekkage hadden, onderwijl zachtjes doorvarend want we zaten nu wel op de snel stromende Schelde.

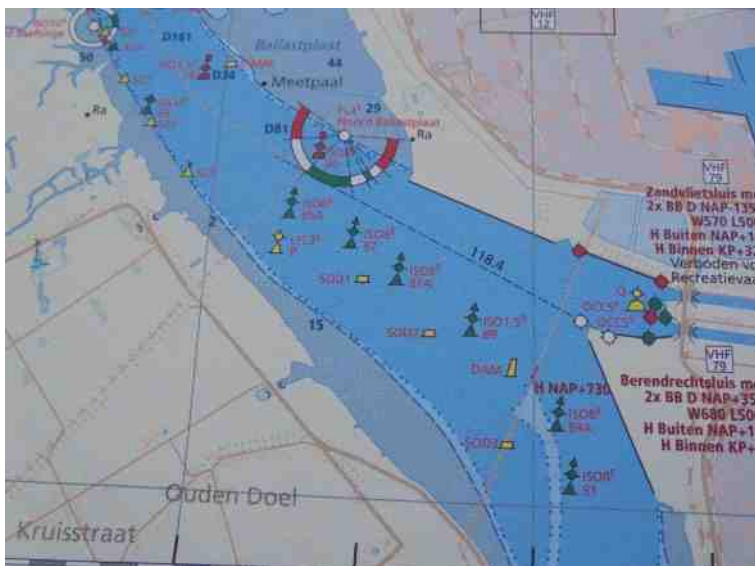
Na overall gespeurd te hebben bleek er gelukkig geen sprake van lekkage te zijn. Bijgekomen van de schrik zijn we met onze tocht doorgedaan terwijl we regelmatig controleerden of er misschien toch nog ergens water binnen kwam. Dat was niet het geval.

We hebben later de ANWB-kaart nog eens bekeken, maar daar staat de dam niet op.

Op de hydrografische zeekaart staat hij wel duidelijk aangegeven als stroomgeleidingsdam, evenals de gele tonnen die je er recht op afsturen. Een heel vreemde situatie!

Bij het vervolgen van onze tocht had ik wel het idee dat er meer roerspeling was dan anders.

Een paar dagen later in de jachthaven van Oudenaarde ging ik toch eens naar het roer omzien. Bleek de stuurcilinder los om de moer van de roerarm te liggen met het binnenwerk van het oog nog op de bout!



De oorzaak: bij het over de dam schuiven ging als laatste het roer erover en even hing het hele bootgewicht op het -aangehangen-roer. Gevolg: een kromme roerarm die bij het naar bakboord sturen het oog van de stuurcilinder losgedrukt heeft.

Grote schrik, einde vakantie?

De uit twee delen bestaande roerarm recht buigen was geen optie. Dan moest het roer eraf en een en ander met een brander en een grote hamer gericht worden.

Maar ik vond een oplossing. De twee bouten van de roerarmdelen losmaken en onder de voorste een pak ringen leggen. Daarna de bouten héél stevig aantrekken. Zo kon de arm weer redelijk recht draaien. Het binnenwerk van het stuurcilinderoog met hamer en tang weer in elkaar gedrukt en alles weer gemonteerd. Dat werkte.

De eerste week heb ik zo'n beetje elk half uur varen de bouten nagetrokken, maar ze liepen niet los en dat hebben ze de weken daarna ook niet gedaan.

Maar hoe was het gesteld met de voor- en onderzijde van de boot? Uit het feit dat we geen lekkage hadden bleek wel dat we een oersterke boot hebben, maar toch! Tijdens onze tocht door Frankrijk deed zich niet echt de gelegenheid voor om het vlak te controleren door o.a. de ondiepte van de kanalen. Wel de stevenbalk onder water nagevoeld. Daar zat een deukje. Hoe is dat mogelijk na zo'n klap, een deukje! Het is een zware balk, maar toch.

De eerste gelegenheid om een goede inspectie te houden kwam in de jachthaven van Basel. Het glasheldere Rijnwater daar gaf mij goed zicht en gewapend met een duikbril ben ik onder de boot door gezwommen. De stuurboordzijde viel mee. Een paar fikse krassen, meer kon ik daar niet ontdekken. Optimistisch dook ik naar de bakboordzijde. Grote schrik, want behoudens de verwachte krassen zaten er twee flinke deuken achter elkaar in het vlak. Weer aan boord hebben we de voorraad die op het vlak ligt verwijderd en inderdaad,

flinke deuken en twee ontzette spanten waren daar te zien.

Dat was een tegenvaller.

Dat ging de schipper dus niet zelf meer repareren, dat werd verzekeringswerk.



Aldus terplekke de verzekering gebeld die in ieder geval niet moeilijk deed.

Een zorg minder hebben we onze prachtige tocht door het Franse land afgemaakt. Weer in de thuishaven gekomen bleek iemand de stop uit de IJssel getrokken te hebben en konden we niet onder de kraan en ook niet in Doesburg uit het water. Weer de verzekering gebeld, die er weer geen probleem van maakte. Dan komt de expert wel als er weer water is werd mij verzekerd.

Intussen varen we met de deuken en de noodreparatie rustig rond. Al vraag ik mij natuurlijk wel af wat er nog meer te zien is als later de boot op de kant staat. Afwachten maar.

Eén ding weet ik wel zeker; wat een onwaarschijnlijk sterke boot is onze Barkas. Ai, nu weet u toch om wie het gaat! Nu ja, het spreekt zich toch wel rond via de landvasten.

Dus, al vaar je zoals ik al meer dan 45 jaar, het kan je dus ook WEL overkomen.

Ter leeringhe ende vermaeck, groet ik u.

**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

- * 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

Sleepdienst in actie

van onze verslaggever
foto's: Inge Kroonsberg

Een warme dag aan het eind van juli, daar waren we inmiddels wel aan gewend. Een ploegje leden van WSV De Engel verpoost zich onder de zonnetent op de ponton en houdt zich bezig met het enige waar zo'n dag goed voor is: niets doen. Dan komt Tijmen Augustijn langs, de schipper van de sloep "Fred" (zie Steigernieuws Najaar 2017), nog in nette werkkleding, en meldt dat hij zijn sloep de week erna wil gebruiken voor een tochtje met gasten. Alleen: die sloep zit muurvast in de klei naast de D-steiger.

De aanwezigen kijken wat zuinig, niemand heeft echt zin in lichamelijke inspanning bij de heersende temperatuur. Echter, de solidariteit met een lid in nood wint het en men gaat aan de slag. Eerst door met een paar man de sloep van de kant te duwen, dat lukt circa 20 cm en dan niet meer. Met de motor klei wegspoelen gaat ook niet, dus krachtiger maatregelen zijn geboden.

Ronald haalt een lange lijn en doet zijn zwembroek aan. Echt zwemmen is er niet bij, want het water is maar 60 cm diep. De lijn wordt overgebracht en met vier man (m/v) wordt er krachtig getrokken. En dan bedoel ik echt krachtig, want die verrekte sloep heeft zich goed vastgezet in de klei. Toch komt er op een zeker moment beweging in, de boeg draait naar dieper water en dan kan de gelukkige eigenaar voorzichtig opstomen naar ruimer en dieper water. Hij krijgt van de havenmeester een tijdelijke plek aan de A-steiger.

Hiermee is de goede daad voor die dag weer gedaan en men keert terug naar het *dolce far niente*.



Geen beweging in te krijgen



De lijn wordt overgedragen



v.l.n.r. Hennie, Alwine, Ronald en Jan trekken



Voorzichtig varen, ondieptes vermijgend

OVERSTAG

door Henk Wuestman, juni 2018

Afgelopen zomer (u weet nog wel, die met veel zon en wind), voer ik met Dûkerke op de Goaiingarypster Puollen richting Terherne. Kenners weten dat deze plas, evenwijdig aan het Sneekermeer, een echte windvanger is. De wind was krachtig, 5 à 6 Beaufort uit het NW, met prachtige kuifjes op de golftoppen. Buiswater over het dek en soms over het dak. Echt om te genieten. Linkervoet voor de koelkast, rechtervoet voor de kaartentafel. Linkerhand aan het roer en laptop, rechterhand vrij om op m'n hoofd te krabben en "rollen" maar.



Aan de horizon verscheen een grote lap zeil, die in een mum van tijd voor mij langs schoot. Het skûtsje LB, "Grutte Pier" uit Jorwert, dat aan het oefenen was voor een wedstrijd.

Uiteraard laat ik hem netjes voorgaan, kijk hem een tijdje na, waarna hij weer snel verdwijnt.

Omdat ikzelf ooit menige wedstrijd met skûtsjes heb helpen organiseren (Muider Hardzeildagen) en er ook wedstrijden op heb gevaren, hadden de verrichtingen natuurlijk mijn innige belangstelling.

Op ondertussen enkele honderden meters afstand probeerde ik de gevolgde tactiek van de schipper achter mij in te schatten. Hij leek knap dicht bij een landtong te zitten. Waarom loeft hij niet op of gaat vast overstag? Of laat hij het aankomen op een klapgijs, wat met deze wind niet ongevaarlijk is. Van een afstand kon ik het niet goed inschatten.



Archiefphoto

Ik kreeg echter de kans niet voor verdere analyses, want op het moment dat ik, achteromkijkend, het schip overstag zag gaan, zag ik nog net dat het achterste bemanningslid, de schipper waarschijnlijk, sierlijk overboord sloeg. Vastgelopen? Verkeerde manoeuvre? Orders genegeerd?

Ogenblikkelijk schoten mij de MOB instructies (Man Over Board) te binnen, die ik eind jaren zestig er bij de waterscouts zo stevig had ingestampt. Dus blijven kijken en wijzen naar de drenkeling waar tussen de golftoppen zijn hoofd is te zien, ook al is het honderden meters ver. Mijn automatische piloot, mijn linkerarm dus, reageerde gelijk door de koers 180° te verleggen en maximum toeren te draaien. Intussen probeerde ik andere schepen die dichterbij de drenkeling voerden, te waarschuwen met de schijnwerper en geluidsseinen, helaas zonder gevolg. Ook op de marifoonoproep werd niet gereageerd.

Na vele minuten, het skûtsje was "mijlenver" verdwenen, stopte ik af met de kop in de wind, dichtbij de drenkeling. Schroef uit, reddingsboei werpklaar maken en de dubbele "zwem" trap uitklappen, alles in een fractie.

Er verscheen een nat hoofd boven de rand met de mededeling: "Sorry hoor, maar ik ga je hele schip nat maken. Maar toch bedankt".

Met deze Friese nuchterheid maakte hij zijn opblaasbare reddingvest los en begon zich met een aangereikte handdoek af te drogen. Pas toen had hij in de gaten dat zijn vest NIET automatisch was opgeblazen! Oeps. Foutje. Gelukkig kon hij goed zwemmen.

Toen na een tijdje de bemanning van de "Grutte Pier" de taken had herverdeeld lukte het de overgebleven bemanning om de skût ergens op de plas stil te leggen. De schipper heb ik overgezet, hem behouden vaart gewenst en hem toch nog even meegegeven om, voordat hij aan de IFKS-wedstrijden begint, nieuwe reddingsvestcapsules aan te schaffen. Hij was het met me eens, gezien zijn reactie op de foto.

Moraal:

Het kan soms nuttig zijn eerst de koers te verleggen, alvorens overstag te gaan.



Aanbevolen lectuur

door Jan Huisman

Voor iedereen die geïnteresseerd is in onze rivieren kan ik het boek van Martin Hendriksma, De Rijn, aanbevelen. Het boek behandelt het hele stroomgebied van de Rijn, van de bron bij Lai da Tuna in de Alpen tot de uitstroom in de Noordzee. Hij refereert een aantal keren aan Ernst Bromeis, die bij zijn tweede poging de hele Rijn afzwom, tot aan Hoek van Holland. Hendriksma probeert die prestatie niet na te doen, maar hij gaat op de Rijn oevers naar allerlei wetenwaardigheden zoeken. Bijvoorbeeld over de vergaande normalisering en vermindering van de Bovenrijn door Tulla, die daar bijna een kanaal van gemaakt heeft. Een lang gesprek in het "Rijnpaleis" in Straatsburg met de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Over de vele oorlogen en twisten aan de Rijn oevers, waardoor stukken land tussen Duitsland en Frankrijk gewisseld werden. Op de meer menselijke maat verhalen van hotelhouders over het veranderende toerisme, over de wijnbouw langs de oevers en over de

zelfmoordpoging vanaf een schipbrug van de componist Robert Schumann. Ook over vreselijke vervuiling vroeger, toen letterlijk alle afval in de rivier gedumpt werd. De teloorgang en het voorzichtige herstel van de visvangst, waar vroeger hele dorpen van leefden.

In het hoofdstuk over de Nederlandse Rijndelta gaat het over waterschappen, schippers, dijkverhogingen en het verzet daartegen, ruimte voor de rivier.

De reis van Hendriksma eindigt niet in Hoek van Holland, maar in Katwijk, waar een bescheiden overblijfsel van de Rijnstroom in zee uitkomt. Een onderhoudend geschreven boek, verfraaid met 16 kleurenfoto's. ISBN 978 90 445 3516 7.



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 - 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

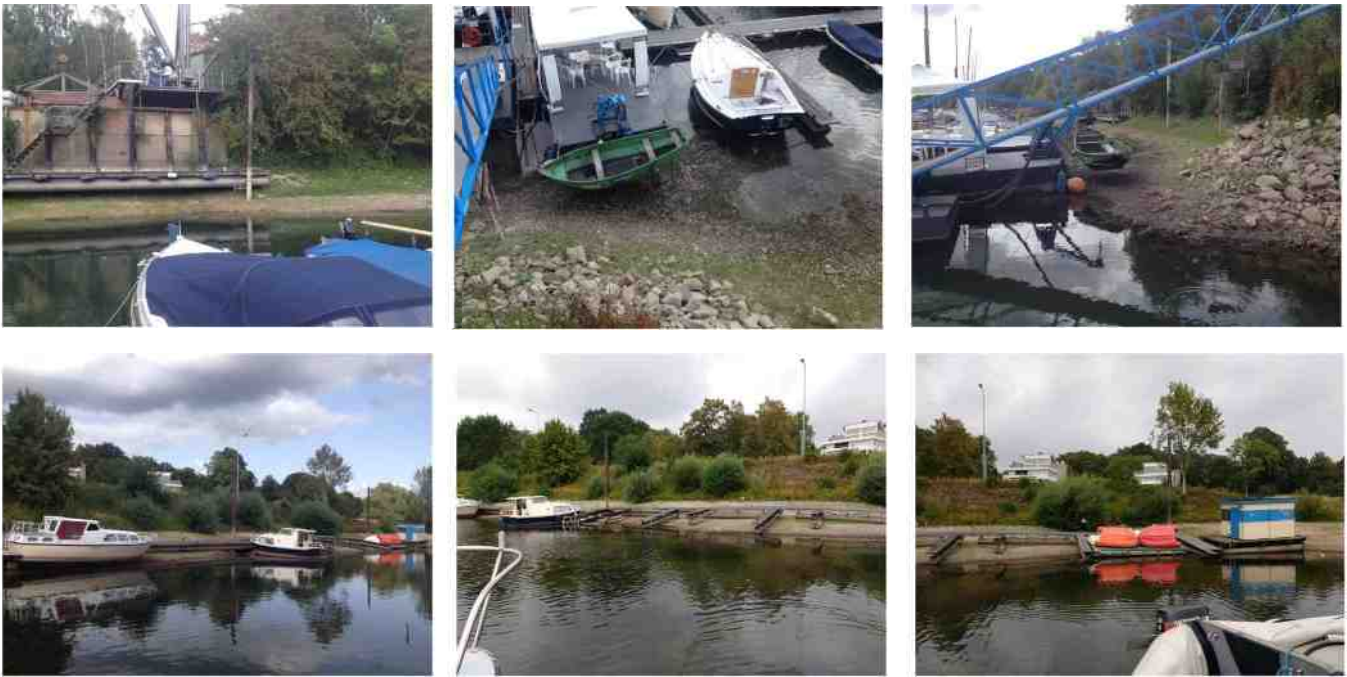


Tevens beschikken wij over een
Mobiele snackwagen voor evenementen ed.

De laagwaterperiode van 2018

foto's: Ineke Jansen

De laagwaterperiode van deze zomer duurde lang en het water stond extreem laag. De minst gepeilde waterstand in de haven was NAP+485 en dat is een record. Alleen aan de buitenkant van de A-B steigers stond nog voldoende water, en dat niet eens overal. Onderstaande foto's geven een impressie van de toestand. Er moet nu wel heel snel heel veel regen vallen in de Bovenrijn om weer een beetje meer water in onze haven te krijgen.



En: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan

foto's: Bertus Bolder



Over stralen en meer

door Jan Huisman

Of je nu een motorjacht hebt of een zeiljacht, we zijn allemaal op z'n tijd afhankelijk van een motor. En dan vooral van de scheepsschroef die ergens achter of onder je schip hangt en voor de voortstuwing zorgt.

Over scheepsschroeven zijn hele bibliotheken volgeschreven. Wij vinden het nu vanzelfsprekend dat deze uitvinding zonder mankeren haar werk doet. Daar is heel wat reken- en ontwikkelingswerk aan voorafgegaan.

Hoe werkt een schroef?

Dit lijkt een opendeurvraag, maar er zijn toch wel misverstanden over. Kort samengevat is het zo dat een schroef een hoeveelheid water naar achteren stuwt, of naar voren bij achteruitslaan. "Stuwen" moet je hier lezen als "in beweging zetten" en dat is essentieel voor het begrip van een schroef. Als je een massa (water, bijvoorbeeld) vanaf stilstand in beweging brengt heb je daar een kracht voor nodig. Dat had de heer Newton al lang geleden uitgedacht. "Kracht is massa maal versnelling", leerde men ons. Het water dat de schroef naar achteren gooit zie je als schroefwater aan het wateroppervlak. Je ziet niet alles, want een deel bereikt de oppervlakte niet. Dat brengt ons op een vraag. Zou het beter zijn om de schroef diep onder water te hebben, of juist vlak bij het oppervlak?

- Een schroef diep onder water ondervindt bij het verplaatsen van water meer tegendruk, en kan daardoor minder snelheid in het schroefwater brengen.
- Een schroef dicht bij het oppervlak gooit een deel van het water door de lucht en ontwikkelt daardoor meer watersnelheid en daardoor meer stuwkracht.

Zo, nu heb ik de lezers wel wakker, want lang niet iedereen zal dit zomaar met mij eens zijn. Lees de literatuur er maar op na, dan zie je wel andere beweringen.

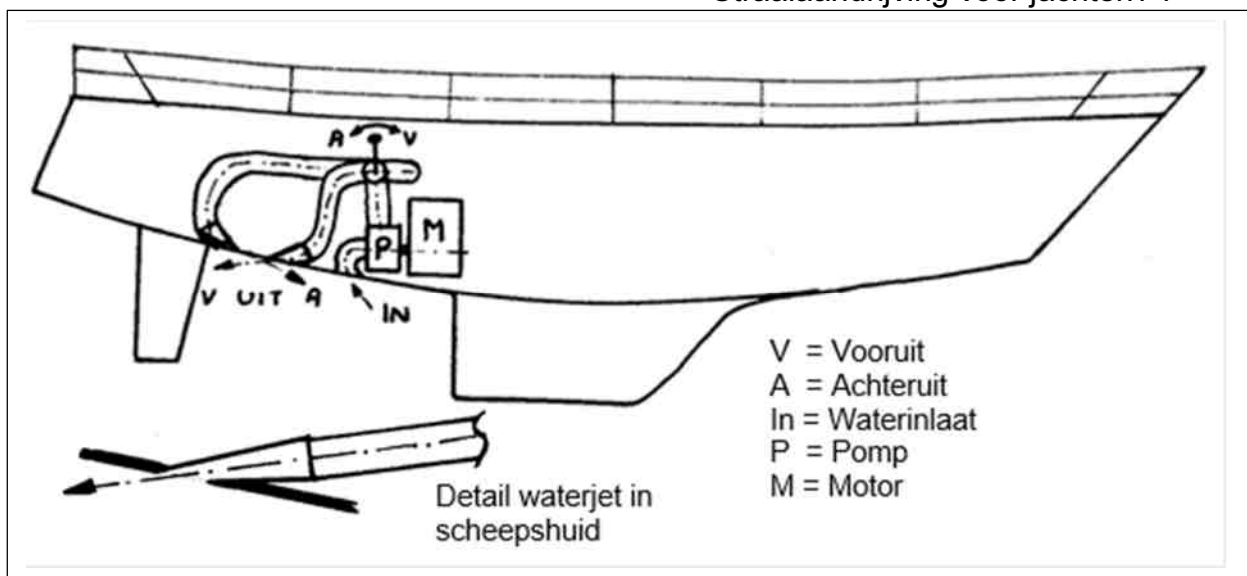
Bijvoorbeeld deze:

De schroefbladen hebben een zekere spoed. Net zoals een moer op een bout verplaatst de tip van een blad zich een bepaalde afstand per omwenteling. Als de schroef zich in vaste materie zou "voortschroeven", zou het schip een snelheid krijgen van spoed maal toerental. Een schip bereikt die snelheid nooit en het verschil noemt men "slip". De slip wordt vaak als een verlies gezien, maar dat is niet zo. Neem het voorbeeld van een haven-sleepboot die tegen een zeeschip aan duwt: de slip is 100%, maar de stuwkracht is prima in orde!

Een ander extreem voorbeeld is een "oppervlakteschroef", die op raceboten gebruikt wordt. De schroef heeft een zeer grote spoed en gooit het water als een enorme fontein achter de boot weg. Veel slip, maar ook veel stuwkracht!

Straalaandrijving voor jachten?

In de beginjaren '90 schreef ik een stukje voor het Steigernieuws, getiteld "Straalaandrijving voor jachten?".



Dat artikel werd ook geplaatst in de Waterkampioen en in de Drietand, het clubblad van de Vereniging van Kustzeilers (NVVK). Op het stuk in het Steigernieuws kreeg ik geen commentaar, de redacteur van de Waterkampioen schreef slapjes "dat het veel te duur zou worden", maar een lezer van de Drietand stuurde mij een zinnig commentaar. Wat bleek? *Mijn idee kon helemaal niet werken.* Zie de schets van mijn gedachtenspinsel. Twee straalpijpen in het scheepsvlak zorgen voor voortstuwing. De motor drijft een pomp aan en met een driewegkraan wordt gekozen voor vooruit of achteruit. Dit moet toch kunnen werken, zou je zeggen. Maar helaas, om dezelfde reden die hierboven voor de schroef werd genoemd, bereikt het water uit de jet te weinig snelheid om een zinnige stuwkracht te ontwikkelen.

Onder of boven water?

Wat zou dan wel werken? Wel, dat is te zien aan elke boot die met waterjets wordt aangedreven, bijvoorbeeld de reddingboten van de KNRM. Ook de door de meeste watersporters gehate jetski's werken met waterjets. Ik ben eens naar Engeland geweest met de Discovery, de snelle veerboot van de Stena Line die met 40 knopen en 70 MW aan voortstuwingsvermogen een aantal (ik meen 4) waterjets naar achteren stuwde. Staande op het achterschip kon je het mooi zien: de jets vlogen *boven water* naar achteren en plonsden tientallen meters achter het schip in zee. Een duidelijker voorbeeld van het boven geschetste principe heb ik nooit gezien. Of het zou het volgende moeten zijn, dat iedereen zelf kan uitproberen.

Onderzoek in de badkamer

Men neme een een doucheslang, waarvan het water loodrecht op de slang naar buiten stroomt. Houd de slang onder water in een gevuld bad of wastafel en zie de reactiekracht op de slang. Die is gering. Houd nu de slang boven water en wat zie je? Het water stroomt met kracht uit en de reactiekracht op de slang is veel groter.

Straalmotor en raket

Een straalmotor van een vliegtuig ontwikkelt stuwkracht op dezelfde manier als een schroef: er wordt een hoeveelheid massa (hier lucht) versneld naar achteren gestuwd. Doorredenerend op het hierboven geschetste kan men het theoretische geval bedenken van een straalmotor waarvan de uitlaat in het luchtledige uitkomt. Een beetje lastig te realiseren, maar inderdaad: de stuwkracht zou groter zijn dan bij een motor die de straal in de lucht spuit. Een raket in de ruimte doet het precies zo: in vacuüm.



Twee waterjets (foto uit Youtubefilm Rolls Royce)



Raceboot met oppervlakteschroef

*Experiment in de badkamer. Douchekop verzwaard met een ringsleutel.
Links onder water, rechts boven water.*

www.vanbaaldrankenwinkel.nl



Alles voor uw boot enzo:

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



RHEDEN Groenestraat 63

WWW.RHEDEN.HUBO.NL

金城酒樓

CHINEES - 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



Ankeren brengt je in een andere wereld

door Jan Huisman

Als je zo naar de gang van zaken in de bootjeswereld kijkt valt het op dat er maar zo weinig geankerd wordt. Na een dag op het water zoekt vrijwel iedereen de veilige haven op, de "scheepspakhuizen", zoals Dick Koopmans ze eens noemde. Daar geniet men van de drukte, de langslpende mensen, het mastenbos om je heen, de klapperende vallen van je buurman, kortom, waar is in een haven de natuur en de stilte waar een watersporter toch zo van houdt? Waarom dan toch naar die haven? Het is voor een deel macht der gewoonte, maar ook wel angst voor het onbekende. En daarmee bedoel ik ankeren op een rustig plekje, zonder burens, zonder lawaai en zonder mastenbos om je heen. In het volgende stukje wil ik wat meer licht laten schijnen op dat ankeren.

In de eerste plaats: het ankergerei

Zonder de juiste spullen kun je niet ankeren. Het totale ankergerei, ook wel "grondtakel" genoemd, moet voldoende zwaar (sterk) zijn en gemakkelijk te hanteren. Ik noem de hoofdbestanddelen.

Anker: Er zijn veel soorten en maten in de handel. Ik noem het bekende ploeganker, zoals het CQR-anker (CQR is op z'n Engels "secure", veilig) of kopieën daarvan die meestal slechter zijn, het plaatanker zoals Danforth, het beugelanker zoals (Rocna) en het klauwanker zoals Bruce. In het algemeen geldt: kies een anker niet te klein. Liever 1 groot anker dan 3 kleine. Er zijn beugelankers met een wegneembare beugel, die zijn goed op te bergen in de boot. Je moet alleen voor het ankeren even de beugel bevestigen. Zoals ik in recensies lees houdt het plaatanker goed in zachte grond en het (echte) Bruce-anker in het algemeen het beste, zelfs beter dan het CQR-anker.



Jammer dat er van dat Bruce-anker (en van CQR) veel slechte kopieën gemaakt zijn, tot aan gietijzeren toe.

Ankerketting: Voor grotere boten is alleen ankerketting geschikt, kleinere boten (<9m) kunnen een degelijke ankertros met ketting-voorloop gebruiken. De kettingvoorloop, dat is een ketting van ca. 10m aan het anker, zorgt voor gewicht om het anker op de grond te houden en het goed te laten ingraven. De ketting kan een gewone standaard "grade 30" ketting zijn, maar voor weinig geld meer koop je een "grade 40" ketting, die 25% sterker is. Met een grade 40 ketting zou je eventueel een maatje kleiner kunnen gaan, wat gewicht in het voorschip scheelt. Merk de ketting om de 10 meter, met verf, linten of tie wraps. Bijvoorbeeld, een 40m ketting krijgt een groen merk na 10, geel na 20m, rood na 30m. Het eind van de ketting (het *bittere eind* genoemd) zit vast aan de boot, maar wel zodanig dat je het in geval van nood kunt lossnijden. Dus niet met een harp, maar met een touwbindsel bevestigen.



Verzwarend: Om de ankerketting, vooral bij harde wind, op de bodem te houden is een kettingverzwarend nodig. Ik gebruik een kubus van lood, die ik aan een RVS harpsluiting bevestig en met een lijn langs de ankerketting laat zakken, ongeveer tot op de waterdiepte. Dit voorkomt dat het anker uitbreekt bij harde windvlagen.

Ankerrol: De ankerketting loopt over een ankerrol naar de ankerlier. De ankerrol mag niet te veel zijdelings belast worden als de boot op de wind giert.

Kettinghaak: We bevestigen daarom een kettinghaak aan de ankerketting en halen daarmee alle spanning van de ankerketting op de rol weg. Een kettinghaak is te koop, maar ook zelf te maken, zoals die van ons, die uit een dikke plaat RVS is gemaakt. Doordat de ankerketting niet meer in de ankerrol heen en weer rammelt heb je ook een betere nachtrust.



Ankerlier: Een ketting of een bemodderde lijn met de hand binnenhalen is geen genoegen en soms is het gewoon te zwaar. Daarom is een ankerlier een uitkomst.



Voor motorjachten zou je zelfs een elektrische lier kunnen overwegen, maar op een zeiljacht vind ik dat geen optie, vanwege het grote stroomverbruik. Wij hebben een handlier, maar die gebruik ik alleen voor het laatste eindje ketting, nadat het anker uit de grond getrokken is. Bij het anker-op gaan varen we langzaam vooruit, er staat dan geen spanning op de ankerketting en dan kan ik die sneller met de hand binnenhalen dan met de lier. Zodra het anker uitgebroken is haal ik met de lier het anker aan boord en zet de ketting strak. Wij gebruiken ons anker nl. ook als opstapje om aan boord te komen.

Ankerbak: Een ankerbak moet groot genoeg zijn om de ankerketting te kunnen herbergen. Dit is een open deur, zou je zeggen. Toch is het bij ons op de HR352 wel een probleem(pje), want onze (40 m) ketting loopt bij het inhalen op een puntige hoop in de ankerbak, waardoor de geleidebuis vanaf de ankerlier opstopt. Een paar keer het "hoopje" opzijgooien is dus nodig. Als je het eenmaal weet is het geen probleem meer.

Dan gaan we nu ankeren

De weersverwachting: Misschien vreemd, maar voordat je gaat ankeren is het verstandig om de weersverwachting te raadplegen. Wat gaat de wind doen? Is er kans op windstoten? Dit bepaalt de keuze die je maakt voor de ankerplek. Als de weersverwachting je niet aanstaat ga je gewoon niet ankeren, dat is ook een optie.

De ankerplek: Zoek een plek aan de lijkant van de oever, aan "hogerwal" dus. Neem daarvoor de tijd, vaar eerst een rondje om te zien waar de beste plek is. Je hebt je overtuigd van de verwachting dat hogerwal niet in de nacht lagerwal wordt. Is dat niet voldoende zeker, ga dan op die plaats niet voor anker. Aan hogerwal heb je van golven geen last, dus dat belooft een rustige nacht.

Andere boten: Als je ankert op een plaats die in de boeken als ankerplek staat aangegeven, kun je er vergif op nemen dat je burens krijgt. De kom bij Enkhuizen is zo'n voorbeeld. Je hebt zelf voldoende ruimte gehouden voor eventuele windschiftingsen, maar je burens zijn niet zo. Ze gooien het anker zo dicht bij jou uit dat je elkaar zult raken als de wind draait of het tij keert. Zo heb je beslist geen rustige nacht!

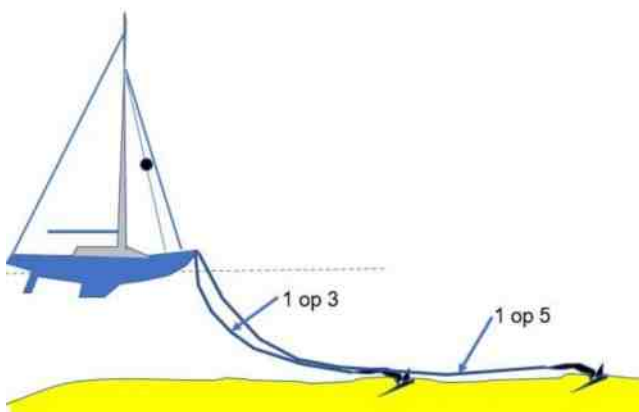
Wind of stroom? Op stromend (getijde)-water heb je te maken met wind en stroom. De vraag is dan wat de belangrijkste factor zal zijn bij de beslissing voor een ankerplek. Wij ankerden eens met onze Friendship 28 op de Solent, bij mooi weer, omdat we geen zin hadden om de drukke jachthaven van Cowes in te gaan. We genoten van het mooie weer en het schitterende uitzicht. Na een paar uur keerde het tij en toen hadden we wind tegen stroom. Het anker wist het ook niet meer, wat moet ik doen, op de stroom of op de wind gaan liggen. Onze ankerlijn (met kettingvoorloop) wikkelde zich snaarstrak om de boot, achter het roer en daar zaten wij, niet meer genietend. Na een aantal uren kon ik eindelijk die lijn loskrijgen. We zijn toen toch maar de haven van Cowes ingevaren...

Ten anker gaan:

- Een bemanningslid staat bij de ankerlier en geeft met handgebaren aan wat er moet gebeuren.
- Vaar langzaam naar je ankerplek.
- Stop de boot op die plek.
- Laat het anker langzaam zakken tot op de bodem.
- Vaar langzaam achteruit, terwijl je 3x de waterdiepte aan ketting uitviert.



- Stop de motor.
- Laat het anker zich ingraven.
- Vaar nu weer achteruit, de ankerketting komt strak te staan.
- Stop de motor en zie dat de boot wat naar voren gaat. Het anker is nu ingegraven.
- Vier nu meer ketting of lijn uit, afhankelijk van de verwachte wind: 4x (1 op 4), 5x (1 op 5) of 6x (1 op 6) de waterdiepte.
- Vaar weer achteruit en houd een vast punt op de wal in de gaten. Geen verandering? Dan lig je goed voor anker.
- Laat eventueel een kettingverzwaring over de ketting zakken.
- Bevestig een ankerhaak en haal de spanning van de ankerketting van de ankerlier.
- Hijs een ankerbal en bereid een ankerlicht voor.



De hoeveelheid ketting

Anker-op gaan

- Haal de ankerbal en het ankerlicht weg.
- Een bemanningslid staat bij de ankerlier en geeft met handgebaren aan wat er moet gebeuren.
- Haal de kettingverzwaring en de kettinghaak weg.
- Vaar langzaam vooruit zodat de ankerketting slap blijft.
- Haal de ketting in, totdat die loodrecht boven het anker hangt.
- Zet de ketting strak met de ankerlier.
- Vaar langzaam vooruit, zodat het anker uitbreekt.
- Haal het anker met de lier aan boord en maak het schoon.

Onze ervaringen

Wij hebben in de loop der jaren met al onze bootjes vaak geankerd. Meestal ging dat wel goed, maar niet altijd. Over onze belevenissen op de Solent schreef ik hierboven al.

Met ons tweede bootje, genaamd LUF II (voor nette mensen: Second Love) ankeren wij op het Brandemeer in Friesland. Netjes aan hogerwal, ver genoeg van de rietkraag om vrij te blijven bij windschiftingen. In het holst van de nacht worden we wakker van ongewone bootbewegingen. Ik kijk naar buiten en zie alleen maar riet voor het raam.

Wat is er aan de hand? Is het hard gaan waaien en liggen we toch aan lagerwal? Buiten is het aardedonker, want nieuwe maan, en we hebben moeite om ons te oriënteren. We zie wel lichtjes op motorjachten vlak bij ons, die er eerder niet waren. Ook zie we in de verte lichten die van de stad Sloten kunnen zijn, alleen ligt die stad niet waar hij gisteren lag.

Wat blijkt? Wij zijn 's nachts over het hele Brandemeer gedreven, met ons anker als sleepanker achter ons aan, tot we tegen de oever aan lagerwal landden, precies tussen een paar Marrekriteplekken waar motorjachten liggen.

Ik haal het anker in en daar zit een grote ronde veenbal aan, die wij met het anker meegesleept hebben. We komen met moeite weg van lagerwal en we proberen opnieuw aan hogerwal te ankeren. Dit mislukt drie keer, elke keer trekken we een brok veen mee. We zijn het zat en gaan naar de haven van Sloten.

Een alternatief voor ankeren wordt geboden door de "mooring". De meerboei die in Engeland in groten getale voorkomt en nu ook mondjesmaat in Nederland. Wij hebben er vaak gebruik van gemaakt.

Echter op de rivier de Medway, bij Gillingham, had men de moorings zo dicht bij elkaar gelegd dat wij met onze HR352 onze burens zouden raken bij het keren van het tij. Dus bleef ik in de kuip hanewaken tot de kentering en inderdaad, we kwamen tegen onze buurman aan. Even de boten langs elkaar duwen en ik kon eindelijk (02.30) naar kooi.

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**

Zomer 2018 door Inge Kroonsberg

Dat het een geweldige zomer is geweest, en nog is, kan een ieder beamen. Genieten op of langs het water mocht deels wat verkoeling brengen, al was dat niet overal zo. Temperaturen van gemiddeld 30 graden waren heel gewoon, dat er dagen van nog hogere temperaturen waren blijkt uit bijgaande foto.

De waterstand in de haven is volgens mij nog nooit zo laag geweest. Voor onze havenmeester was het schipperen met de ruimte om een ieder een geschikte box te geven waardoor hij aan menig passant helaas nee moest verkopen.

De futen waren wel blij met de rust in de haven en zij maakten hier gebruik van om in augustus nog maar eens te gaan nestelen.

Ook de plantengroei onder water liet zich van een zeer bijzondere kant zien.

Na een dagje verpozen op het water was het weer tijd om naar de haven te gaan en kon men zich aan de klim wagen om de loopbrug op te gaan, niet verkeerd na een dagje niksen.





Ons 'Maatje' door Bert Schutten

Dat is dus het antwoord op de vraag in het vorige Steigernieuws. Op de getoonde foto staat ons 'Maatje'. De grote steun en toeverlaat van de harmoniegroep Tegelijk. Dit 'Maatje' moet de harmonicanen van de groep in het ritme houden zodat zij tegelijk beginnen en, liefst ook, tegelijk stoppen.

In het winterseizoen oefenen de 'oud-' watersporters in het clubhuis op dit markante muziekinstrument dat, in plaats van bijv. een piano, in het verleden bijna standaard bij een scheepsuitrusting behoorde.

Op de site van onze vereniging wordt uitgelegd hoe Tegelijk in 1998 is ontstaan. En hiermee blijkt dat de groep Tegelijk ondertussen 20 jaar bestaat. In deze periode zijn we uitgegroeid tot een harmonicaorkest dat een leuk en gevarieerd repertoire ten gehore kan brengen.

Wil je ons repertoire horen? Dan nodigen wij u graag uit bij een oefenochtend. De koffie staat klaar! Tegelijk oefent weer vanaf 16 september om de twee weken in het clubhuis. Vanaf 11:00 uur tot circa 13:00 uur proberen we dan Tegelijk te spelen.

Goede oppas

door Annelies Huisman-Bomhof

Wij hebben drie weken om lekker te varen en verder weinig te doen. Ons huisvee wordt verzorgd door een aardige jongedame die vanuit ons huis ook vakantie houdt.

Bij terugkomst treffen we het huis aan in perfecte staat van opgeruimdheid en reinheid, zoals we het ook overgedragen hadden. Onze oppas had maar één technisch probleempje: bij het watergeven van de planten liep bij de bloeiende lis die voor het raam staat het water direct weer uit de pot. Een schotel onder de pot ving het water op, maar desondanks, vreemd toch? Zij bleef de plant steeds water geven en hij bleef mooi in bloei.

Wij stellen haar gerust. Het is een plastic plant.



Welkom bij De Deel, een bijzondere locatie!

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

Kom sfeer proeven!

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

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

GEZELSCHAPPEN



TROUWEN



ZAKELIJK



Heuvenseweg 6 | Rheden | (026) 495 26 55 | info@restaurantdedeel.nl | www.boerderijdedeel.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

