



STEIGERNIEUWS



Voorjaar 2021

Watersportvereniging De Engel



JACHTWERF RHEDERLAAG

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 43

VOORJAAR 2021

Wat staat waar?



Infopagina	4
Van de voorzitter:	5
Van de havenmeester	6
Daan Agelink, een van de oprichters, overleden	7
Bericht van de DWW: kleine projecten	8
Van het BrainStormTeam	9
Nieuws over de Website	11
Het werk gaat door...	13
Touw in de schroef	14
Hogere Zeevaartschool Michiel de Ruyter	17
Troost in de pan	22
Vaart 't of vliegt 't?	23
Verslag bouw motorboot Faith (deel 3)	25

Redactioneel

De redactie begint het nieuwe jaar met een afslanking: Jan Eggink heeft aangegeven dat hij zich met andere zaken gaat bezighouden. Daarmee is de omvang van de redactie weer teruggebracht tot 1 persoon.

Ik hoop dat er spoedig een lid gevonden kan worden die enthousiast is voor het nobele werk van het samenstellen van dit blad.

Meld u aan bij de resterende redactie:

steigernieuws@wsvdeengel.nl

Bij de voorplaat: Gerrit Jansen, lid van WSV De Engel sinds de oprichting en nog steeds actief in de groep Doordeeweeksewerkers, is als watersporter een ervaren (zee)zeiler, altijd met zijn Ineke. Zie haar verhaal in dit nummer.



In het vorige nummer meldde Hans Kramer dat zijn waterleidingen door bevers zijn doorgeknaagd. In het blad Puur Natuur van Natuurmonumenten staat een artikel over deze slimme en inventieve beesten. Zoek op internet naar Puur Natuur Herfst 2020 en je krijgt het blad te zien. Op pagina's 20 en 21 staat het verhaal, geschreven door Wilco Meijers, met fraaie illustraties van Inge van Noortwijk. (Ingezonden door Guus Godschalk)

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: Henk Broer, Kraakselaan 1, 6981 HA Doesburg 06 14415545
bestuur@wsvdeengel.nl

Bestuurslid coördinatie vrijwilligerswerk:

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

Brainstormteam: Jolanda van Amersvoort } 06 18883998
Henk Jansen } brainstormteam@wsvdeengel.nl 06 19649431
Frans Doevelaar } 06 51065837
Alwine Berger } 06 12157473

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

Beheerders de Engelenbak: brainstormteam@wsvdeengel.nl 06 19649431

Redactiecommissie:

Jan Huisman } steigernieuws@wsvdeengel.nl 06-40979679
VACATURE }

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

Website:

Beheerder: Jos van den Houten } www.wsvdeengel.nl

Backup: Herman Thiadens } webbeheer@wsvdeengel.nl

Coördinator zelfwerkzaamheid:

Cees van der Zwaard coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl 06 19005793

Havenmeesters en gebruik kraan:

havenmeester@wsvdeengel.nl

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

Jeugdcommissie:

Dorine Willems-Mooiman } jeugd@wsvdeengel.nl 06 41224290

Nico Veen }

Tijmen Augustijn }

Bastiaan Borggreve }

Marijke Schellinger }

David Kuling }

Julian Kuling }

06 23086350

Het Steigernieuws verschijnt eind februari, mei, 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

Beste leden,

We zijn allen het nieuwe jaar bijzonder begonnen. Geen bezoek mogen ontvangen en vieren van een vrolijke jaarwisseling in beperkt gezelschap. Geen ontmoeting en nieuwjaarwensen wisselen in onze Engelenbak. Geen speech van de voorzitter. Maar mogelijk ervaart u dat als een plezierige bijkomstigheid. Ik mis het echter allemaal wel.

We hebben allen helaas ook kennis kunnen nemen van het overlijden van ons erelid en medegrondlegger van onze vereniging de heer Daan Agelink. Bijzonder om het interview terug te lezen dat Inge Kroonsberg met hem had voor de jubileumuitgave van het Steigernieuws in het voorjaar van 2015 over de start van een haventje ter hoogte van de Meteor. Zonder het enthousiasme van Daan geen start van een haventje!

Dat is inmiddels geen haventje meer, maar een haven die alle aandacht van ons vraagt om deze in stand te houden. Het is het waard.

Zodra het kan, zult u dan ook door onder andere het brainstormteam en het zaterdagwerkteam geïnformeerd worden wat kan plaatsvinden.

Wat te denken van de 'handen uit de mouwen dag' en de opening van het vaarseizoen. Maar laat het geen reden zijn tot wachten om tussentijds een borstel over uw boot en vooral over de steiger te halen. Het is het behoud van beide. Helaas treffen we nog te veel achterstallig onderhoud aan.

In de decemberuitgave van het Steigernieuws zijn lopende werkzaamheden aangegeven, zoals ontwikkeling van de nieuwe website, uitvoering van het verlichtingsplan, vergunningsverlening en planontwikkeling voor de realisatie van camperplaatsen en het vaststellen van de nieuwe ligplaatsindeling voor het komend seizoen 2021. Wat er is veranderd is dat naast breedte, diepte en lengte nu ook stringenter naar frequentie in gebruik en onderhoud van de boten wordt gekeken. Dat heeft tot coderingen voor de boten geleid en zal leiden tot aanpassingen in de

ligplaatsen. Boten die weinig worden gebruikt en/of slecht onderhouden zijn, zullen niet meer aan de A-steiger kunnen liggen. U wordt in het vroege voorjaar op de hoogte gesteld van eventueel de nieuwe ligplaats als deze afwijkt van de huidige ligplaats.

Ook de werkgroep IJsselarm geeft uitvoering aan het opgestelde plan. We zoeken naar alternatieven om uitdiepen van de haven aan de binnenzijde van de B-steiger mogelijk te maken tegen zo laag mogelijke kosten. Zodra we een oplossing weten zullen we u op de hoogte stellen.

Het langere termijn plan 'Behouden vaart' kende een looptijd van 2017 tot en met 2021. Het is dus tijd dit weer te vernieuwen voor de periode 2022 – 2026. Om dit tot stand te brengen wordt het volgende ondernomen:

- Concept nieuw beleidsplan opgesteld door het bestuur 2022- 2026.
- Uitkomsten naar de commissies/ werkgroepen/coördinatoren: DWW'ers/ Zaterdagwerkcoördinator en werkbegeleiders/ Brainstormteam/ Communicatie: redactie en webbeheerders/ Jeugdcommissie.
- Voorstellen bijstellen met besef van kosten en opbrengsten.
- Bestuur maakt bijgesteld beleidsplan en opties inclusief langere termijn begroting.
- Behandeling Algemene Vergadering (voorjaar '21 reacties).
- Vaststelling van het beleidsplan in de najaars-AV '21.

We hopen dan ook dat we zeker de Algemene Vergadering in het najaar weer in onze vertrouwde Engelenbak kunnen houden en dat we tot deze tijd kunnen genieten van onze haven en ieder de watersport kan beleven zoals die gewenst wordt.

Namens het bestuur, hartelijke groet, blijf gezond en tot snel hopen we,

Rob Westerdijk

Van de Havenmeester door Hans Kramer

Tja, wat moet ik eigenlijk vertellen, het is nog nooit zo stil en ongezellig geweest, als de afgelopen periode.

Gelukkig zie ik Henk Jansen met de hond, is Harm zo af en toe in de werkplaats bezig en komen enkele jongens van de DWW wat klusjes doen, want grote klussen kunnen gewoon niet. We doen eigenlijk alleen de urgente klussen en zoveel mogelijk ieder voor zich.

Als ik mijn ronde doe dan zie ik nog weleens boten waarvan ik denk dat er meer aandacht aan besteed zou mogen worden. Ik zie boten met gescheurde zeilen, geknapte touwen of boten vol water (en zo kan ik nog wel een paar dingen noemen).

Ik ben sinds 1984 lid van deze vereniging en heb in die tijd veel zien veranderen en ik merk dat de betrokkenheid bij de vereniging best wel terugloopt.

Ik zie soms weinig leden, dat zou naar mijn mening wel wat meer mogen zijn. Al was het maar om te kijken hoe hun boot erbij ligt én om te voorkomen dat we alleen een parkeerplaats voor boten worden.

Zo ben ik al ongeveer 15 jaar havenmeester en denken sommige leden: "nou die heeft een mooi baantje en nog leuk betaald ook". Wat dus niet het geval is. Bijna 24/7 in de weer en dat allemaal voor een lach (zoals ze bij Cool Blue zeggen).

Terugkomend op dat mooie baantje, (waar ik nog steeds plezier in heb): ik maak ook minder leuke kanten mee waar ik niet te veel over uit wil weiden maar als je 's nachts je bed uit moet omdat er een passant is overleden met alle rompslomp van dien, krab je je weleens achter de oren.

Gelukkig heb ik Henk Wuestman ter ondersteuning en kan ik altijd een beroep doen op Harm, maar onze leeftijden gaan ook een rol spelen, er kan zo maar wat gebeuren.

Vandaar dat ik eens wil peilen of er leden zijn die daar in de toekomst wat meer in willen betekenen voor de vereniging.

Vorig jaar heb ik in opdracht en samen met het bestuur de blok-indeling gemaakt.



Altijd aan het werk!

Doordat het toch weer zo vaak laag water was het afgelopen seizoen, heeft het bestuur besloten de indeling nog productiever maken, waardoor je een nog eerlijkere indeling krijgt. Bijvoorbeeld boten die niet of nauwelijks varen kunnen naar de binnenkant en boten die regelmatig willen varen maar door de lage waterstand niet weg kunnen naar de buitenkant. Maar dit hele plan zal door het bestuur worden gepresenteerd.

En nu snel door de winter en Corona heen!
Hans/Havenmeester



Ook dit komt helaas voor op onze haven: een gevalletje ernstige verwaarlozing.

Daan Agelink, een van de oprichters van onze vereniging, overleden.

Beste leden,

Vandaag ontvingen wij het droevige bericht van het overlijden van ons erelid Daan Agelink.

Een man van het eerste uur, zo kun je de heer Agelink wel noemen. Onze haven is ontstaan uit een vissteigertje aan de IJssel. Door het verplaatsen van de roeibootjes richting de Meteor is het begin van een haven(tje) tot stand gekomen.



Eén van die vissers, die werkzaam was bij Rijkswaterstaat, wist wel hoe een en ander aan te pakken dus kon men daar zijn voordeel meedoen. De vissers waren nooit op het idee gekomen een vereniging op te richten. Doordat er steeds meer bootjes bij kwamen, was het zaak dat wel te doen en dat werd Watersportvereniging "Rheden", waar de heer Agelink de eerste voorzitter van was.

Het toegangspad naar de C-steiger is naar de heer Agelink vernoemd. In 2003 is de naam voor dit pad – Agelinkpad – door hem onthuld.

Tot zijn 60ste jaar heeft de heer Agelink zelf nog een boot gehad. Daarna liet hij het varen aan zijn zoon over.

Wij wensen de familie Agelink alle kracht en sterkte toe het verlies een plek te geven.

Met vriendelijke groet,

namens het bestuur,

Dorine Willems - Mooiman
Secretaris WSV De Engel



WSV De Engel
Steegse Haven 1
6991 GZ Rheden
T: (06) 41 22 42 90 (secretariaat)
E: secretaris@wsvdeengel.nl
I: www.wsvdeengel.nl



Kleine projecten

Bericht van de DWW

Tijdens de Coronalockdown zijn de Doordeweekse Werkers nogal beperkt in hun mogelijkheden om grotere projecten aan te pakken. Toch is er nog wel wat gedaan, waaronder deze projecten:

Project 1

In het clubhuis was de wifi altijd erg zwak. Dit komt doordat de bron van de wifi in het havenkantoor zit en, vooral bij laag water, het signaal moeite had om de afstand naar het clubhuis te overbruggen. Om dat te verbeteren is een extra bekabelde wifi aangelegd vanaf het havenkantoor naar het clubhuis. De bron is een nieuwe 4G-zender in het kantoor, die een sterker signaal produceert dan de oude zender. De kabel loopt vanaf de ponton van het havenkantoor onder de loopbrug door, dan door het grasveld, onder de stelconplaten van het looppad, door de tuin, dan onder het terras en zo het clubhuis in. Dat was nog een heel



Nieuwe wifi in het clubhuis

werk. Gelukkig hebben de zaterdagwerkers de geul door het grasveld gegraven. De nieuwe wifi kan gebruikt worden bij presentaties in het clubhuis waarbij internetbeelden nodig zijn.

Project 2

Een tweede project was het plaatsen van een elektrakast op het werkvlot bij de kraan. Hier zaten twee gammele stopcontacten, die nodig vernieuwd moesten worden. Omdat er soms langdurig geklusd wordt aan schepen die aan het vlot afgemeerd zijn, was het logisch dat de leden ook hier voor de gebruikte elektra zouden betalen. Daarom is er een kast geplaatst met twee stopcontacten, voorzien van sloten, net als op de A-B-steigers. Eén stopcontact is voor

de acculader van de havenboot, het andere is voor de klussers. Daar is een kWh-meter voor geplaatst, zodat de havenmeester de gebruikte elektriciteit kan opnemen.



Elektrakast op werkvlot

Project 3

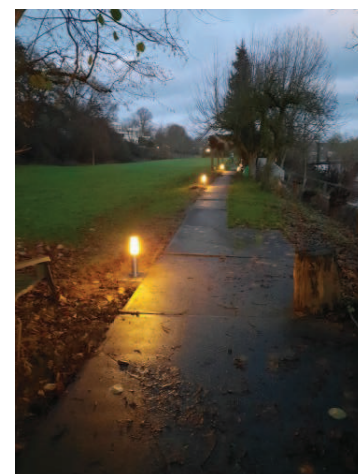
De besturing van het schuifhek was aan vernieuwing toe. Het gehele binnenwerk is vernieuwd. Een hele klus, die op een zaterdag uitgevoerd werd door ons lid Kranenburg, met hulp van Hans Kramer. Alles werkt weer tot tevredenheid.



Nieuw besturingssysteem

Project 4

Op de werkvloer stond het aanleggen van verlichting naast het looppad richting woonark, dat 's nachts akelig duister was. Hans vond hiervoor drie mooie lampen. Ook hier werd het meeste grondwerk door de zaterdagwerkers gedaan. De lampen zijn inmiddels aangesloten en het licht voldoet aan de verwachtingen.



Nieuwe verlichting

Van het BrainStormTeam *@Iwine Berger*

We hadden verwacht nu het programma voor de **feestelijke Opening Vaarseizoen** aan de leden te kunnen presenteren, maar helaas zitten we nog steeds in onzekerheid of het coronavirus voldoende onder controle is om dit soort evenementen te mogen organiseren. Het blijft vooralsnog bij brainstormen. De Opening hebben we gepland op **zaterdag 24 april 2021**. We houden u op de hoogte van de activiteiten en plannen met inachtneming van de dan geldende beperkingen. Bezoek voor informatie hierover t.z.t. onze website www.wsvdeengel.nl

Onze haven ligt er nu verlaten bij, deels door het seizoen, maar ook omdat er op zaterdag en zondag geen bedrijvigheid is in onze Engelenbak. Een fikse wind zorgde voor wat reuring, als de tent die naast het clubhuis staat niet geheel windkrachtbestendig blijkt te zijn. Na een kort overleg in het Brainstormteam en het opnemen van de schade, besluiten wij de tent toch te laten staan om als eerste in kunnen zetten als we de leden weer mogen ontvangen met de warmte van vuurkorven en een verwarmende versnapering!

Met vereende krachten en op gepaste afstand van elkaar, zetten we op zaterdag 23 januari de partytent weer in het gareel, en spreken de hoop uit om snel samen te kunnen toosten op onze aller gezondheid en plannen te kunnen maken voor een mooi vaarseizoen 2021!



Planning activiteiten (onder voorbehoud)

> *Zaterdag 10 april 2020 Handen uit de mouwendag*

> *Zaterdag 24 april 2020 Feestelijke Opening Vaarseizoen*

We houden jullie op de hoogte via alle digitale mogelijkheden en hopen elkaar in goede gezondheid binnenkort te treffen in onze Engelenbak of op het terras.

Hartelijke groet

Brainstorm-Team
Henk, Jolanda, Frans en Alwine



VOLVO PENTA

Paul Heebing

w a t e r s p o r t

Onderhoud Reparatie Stalling Tekdek

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

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

MERCURY

DE BUITEN ZAAK
ZEILMAKERIJ

- bootkappen
- bootkussens
- dekkleden
- hoezen
- schaduwdoeken
- verandazeilen
- lounge kussens

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.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.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.

AL MEER DAN 60 JAAR EEN BEGRIP

PANNEKOEKHUIS STRIJLAND

Traditioneel

en ambachtelijk!

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



Nieuws over de Website

Zoals ik in het vorige nummer van Steigernieuws al aangaf is het een drukke tijd voor ons als webbeheerders. In het bijzonder geldt dat voor Ernst Jan Bakker bij het technisch opzetten van de website, maar ook voor veel anderen die alle teksten en reglementen nog eens doornemen om ervoor zorgen dat we straks weer met een vernieuwde en vooral actuele website kunnen starten. Ik kan u vertellen dat het gaat lukken.

Niet alleen het uiterlijk, maar ook de manier waarop onderwerpen kunnen worden gevonden zal bij deze website anders zijn dan u gewend bent. Zo is ervoor gekozen dat informatie over de WSV gemakkelijker vindbaar wordt voor passanten. Zij kunnen de gegevens van onze haven dan sneller vinden en bekijken welke faciliteiten we bieden, maar natuurlijk ook wat er zoal in de buurt is te doen. Wat te denken van de Rhederlaagse meren en de prachtige natuur vlakbij, maar ook welke winkels er zijn en wat de horeca te bieden heeft.

Genoeg redenen voor passanten om onze website te bekijken.

En voor onszelf?

Hopelijk wordt alles snel normaal en kunnen we er zelf weer optimaal van gaan genieten.

We zijn bezig om het ook voor onze eigen leden aantrekkelijker te maken om eens wat meer op de website te kijken. Het brainstormteam zal de te verwachten activiteiten weergeven, maar natuurlijk is er ook voor de jeugd een mooie plaats gereserveerd, zodat ook die activiteiten zichtbaar gemaakt kunnen worden. De website is voor alle leden, dus als u een leuke ervaring, aanbeveling, foto of idee heeft, zou u dat via een mailtje kunnen aanleveren. Vaak is

informatie geschikt om in Steigernieuws te plaatsen, maar soms is het handig het in verband met de actualiteit op korte termijn op de website te publiceren.

We streven ernaar de nieuwe website zo snel mogelijk in de lucht te krijgen, of om het wat meer toepasbaar op onze vereniging te zeggen: "snel te water te laten". Maar...., zoals dat met een echte tewaterlating ook wel handig is, het moet dan wel lekdicht zijn voor je eraan gaat beginnen, dus we doen ons best!

Reden te meer om het Internet op te gaan en te kijken via: www.wsvdeengel.nl. Mocht u nog suggesties hebben of vragen, laat het dan even weten op:

webbeheer@wsvdeengel.nl


Hartelijk gegroet,

Jos van den Houten

webbeheerder



4 februari 2021. Eindelijk weer eens wat water in de IJssel: NAP+1030 cm en er kwam nog wat bij. "Een mooie rivier met water", zou Jan Wieggers zeggen.

 DORPSSTRAAT 1B RHEDEN

ProWheels

UW FULL SERVICE GARAGE

GEWOON.
GOED.
AUTO.
ONDERHOUD.



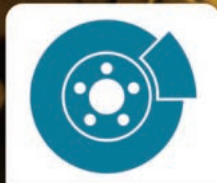
AIRCO



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.

Stirlings
Made in Holland
||





Het werk gaat door...

Het water staat hoog in de IJssel. Als je er vaart moet je goed opletten op de bakens: voor je het weet vaar je over de uiterwaarden en blijf je aan een prikkeldraadhek hangen. Het zal ook niet voor 't eerst zijn als een schip een paar bakens omver vaart. Deze schipper zal het wel weten. Het is een zandschip, waarschijnlijk plaatselijk bekend.



De foto's werden door Inge Kroonsberg ingestuurd. Misschien is het leuk op een wedstrijdje uit te schrijven: wie de exacte plaats van de fotografe kan aanwijzen is de winnaar. Stuur uw oplossing naar steigernieuws@wsvdeengel.nl

Eeuwige roem zal uw deel zijn, geld voor prijzen heeft de redactie niet.



Touw in de schroef

door Ineke Jansen (Fast Rival)

Geen “verre” reizen meer maar gewoon lekker zeilen met bestemming: waar de wind ons naartoe waait, maar dan wel naar de Waddeneilanden. Dat was ons “doel” in juni 2019.

Met een prachtig ZW-windje kracht 5 zeilden we, nee vlogen we van Ketelhaven naar Makkum, dat was genieten! Aangekomen in de jachthaven werd ons een prachtig plaatsje toegewezen met de kop op de wind, dat is altijd mooi meegenomen. Omdat het inmiddels etenstijd was, hetgeen we aan onze magen wel konden voelen, werden we als het ware naar Ristorante Lungo Mare toegezogen! Alleen de naam al, dat klinkt als een klok en het eten is er ook nog eens verrukkelijk en met de nodige Italiaanse wijntjes erbij geeft dat toch wel een echt vakantiegevoel!

Het is een prachtige jachthaven met diverse faciliteiten, waardoor we besloten er een dagje te blijven. Met onze kleinzoon Loek waren we er een aantal jaren geleden ook al eens geweest en die was niet weg te slaan bij de tafeltennistafel, maar dan moesten wij wel meedoen! Van 's-morgensvroeg tot 's-avondslaat namen we afwisselend het tegen hem op, na drie dagen hadden we ons in kunnen laten schrijven voor het Nederlands kampioenschap, Bettine Vriesekoop was er niks bij!

Enfin, deze keer liepen we er maar snel voorbij, want onze kleinzoon was er nu helaas niet bij.

Dan maar even uitrekenen hoe laat we het best vanuit Makkum naar Vlieland konden varen en de waypoints in het navigatiesysteem gebracht. Eigenlijk is dat volledig overbodig, want we konden de route blindelings varen, zo vaak waren we er al geweest!

Helaas ging de tocht de volgende dag niet door, want de wind was krachtig en kwam uit de verkeerde richting, de volgende dag idem en nog dágen erna van hetzelfde laken een pak! We besloten uiteindelijk dan maar richting Medemblik te varen, want Makkum



Gerrit en Ineke aan het genieten

en omgeving hadden we zo langzamerhand wel gezien! In Medemblik kregen we het idee om maar weer eens naar Hoorn te varen, prachtig stadje met veel historie! Zo gezegd, zo gedaan. Na een rustig zeiltochtje bereikten we Enkhuizen, want daar moesten we door de sluis om van het IJsselmeer op het Markermeer te komen. Fluitje van een cent zou je denken, nou zo dachten wij er ook over, totdat het in de sluis helemaal mis ging! In een sluis gaan er wel vaak dingen mis want je ziet dikwijls ramp-toeristen in hun klapstoeltjes genieten van de machteloze pogingen van echtparen die proberen in harmonie het schip goed aan te leggen!

In ons geval stond er al iemand op de rand van de sluis om het touwtje aan te pakken, heel attent! Ik stond voorop en had de lijn al om de bolder gegooid, Gerrit pakte snel de lijn om die naar de behulpzame man te gooien en toen ging het mis! De man kon de lijn niet pakken dus kwam die in het water terecht, nog niets aan de hand zou je denken, maar de boot was inmiddels met het achterschip behoorlijk van de kant gekomen. Van voren zat hij vast dus probeerde Gerrit met een bepaalde manoeuvre het schip weer naar de kant te krijgen! In het heetst van die strijd waren we vergeten eerst de in het water gevallen lijn naar binnen te halen en dat was niet zo slim want plotseling hoorden we een enorme knal en zagen we rook uit het ruim komen! Nou, je snapt het wel: de motor was “opgeblazen”! Eerst stonden we er volledig beduusd bij, maar toen kwam Gerrit in actie!

Met een schreeuw kwam hij tot het beseft dat de oorzaak van de knal gezocht moest worden in de lijn die nog overboord hing. Hij trok de kleren van zijn lijf en wilde het water induiken om de lijn los te maken! Met veel moeite kon ik hem tegenhouden en overtuigen dat die actie geen zin had, want het kwaad was toch al geschied! Inmiddels stonden de sluisdeuren weer open en de sluiswachter riep ons op om zo snel mogelijk de sluis te verlaten. Makkelijk gezegd, maar moeilijk uit te voeren zonder motor en de peddels konden we zo gauw niet vinden! Gelukkig zijn er altijd weer "engelen" die je op zo'n moment komen helpen! Die engelen zaten in de zeilboot voor ons en heel kalm reikte hij ons een lijn aan waardoor we toch nog rustig de sluis konden verlaten. We hadden het geluk dat er een scheepswerf in de buurt van de sluis gevestigd is en daar werden we naartoe gesleept.



De Fast Rival (een Rival 34) op de kant

Je kunt wel zeggen dat het een bijzonder zeiltochtje was! Gestrand in Enkhuizen en voordat we weer met onze boot konden varen was het inmiddels oktober geworden.

Waarom dat zo lang moest duren? Nou, onze boot is gebouwd in het jaar 1976 en de ingebouwde Buck-dieselmotor idem. Volgens de heren van De Gier Jachtservice waren de onderdelen die vervangen moesten worden moeilijk te krijgen. Nou dat bleek ook wel, het duurde een eeuwigheid voordat we een telefoontje kregen van een enthousiaste heer de Gier die ons vertelde

dat hij exact dezelfde motor op de kop had kunnen tikken, maar dan uit het jaar 1997. Nou, dat leek ons wel wat en daarom gaven we hem toestemming deze maar in te bouwen.

Al met al heeft de hele operatie 4 maanden geduurd, maar toen was alles weer picobello in orde en konden we de boot eindelijk weer ophalen! Dat deed Gerrit samen met Jan Huisman en tot beider tevredenheid: de motor liep als een speer!



In de sluis in Ouistreham (Fr.)



Vroeg in de morgen op weg van Weymouth (Eng.) naar Cherbourg (Fr.)

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

Teunissen Zeilmakerij

Dorpsplein 9

6987 AH Giesbeek

+31(0)6466438360

info@teunissentotaaltechniek.nl

*Buiskappen, Sprayhood, afdekkleden, Havenkleden, schaduwdoek,
tuinschermen, reparatie, en Zeilbenodigdheden*



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



Hogere Zeevaartschool Michiel de Ruyter

door Jan Huisman

Na 4 jaar als schippersknecht op de zandschuit van mijn vader te hebben gewerkt en ondertussen mijn Mulodiploma gehaald te hebben krijg ik een studiebeurs van de KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij).

Ik heb een matige cijferlijst van de Mulo, maar als ik de personeelsman van de KPM vertel onder welke omstandigheden ik dat diploma gehaald heb, en hem garandeer dat ik gemiddeld boven de 7 zal blijven op de Zeevaartschool mag ik, na overreding van mijn ouders (zij zijn tegen), naar de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen. Voor mij begint een geweldige periode. Elke dag op de fiets naar de Zeevaartschool, waar leraren zich in een wolk van krijtstof uitsloven om ons, aankomende werktuigkundigen, van alles bij te brengen. Het vakkenpakket is heftig: het eerste jaar de meer theoretische vakken, af te sluiten met een examen, en het tweede jaar de meer op de praktijk gerichte technische vakken. Ik vind het allemaal prachtig en terwijl ik in de schoolbank naar de leraar zit te kijken en luisteren denk ik wel eens aan dat zandschip dat bij nacht en ontij op de Nederlandse wateren vaart.

Het leren gaat mij gemakkelijk af en ik scoor een gemiddelde van boven de 8 op het afsluitende examen na het eerste jaar. Wel heb ik moeite met de soms overdreven discipline op school. Vooral de sportleraar heeft een slechte reputatie: hij patrouilleert 's avonds in de horecabuurt van Vlissingen om overtreders te pakken die kennelijk niet thuis aan het studeren zijn. Het is namelijk verplicht om elke avond thuis aan de studie te zijn. Mij pakt hij tijdens de examenweken na het eerste jaar. We hebben een hele week 's morgens examen en we zijn 's middags vrij. Als hij mij aantreft op het strand van Vlissingen, in zwembroek en dus niet in uniform, ga ik op rapport. Als ik bij de directie geroepen word en mijn zegje over deze misselijke streek duidelijk ventileer ontsteekt de directeur in woede en dreigt mij van school te trappen. Dat kan ik even niet hebben, dus ik bind maar in. Ik was niet populair bij de sportleraar omdat ik het nut van sport nooit heb kunnen inzien. Als je



Het schoolgebouw aan de Boulevard

dagelijks naar je werk fietst hoef je niet in het weekend naar de sportschool. Ik ben een aanhanger van Midas Dekkers, die er net zo over denkt.

Een uitzondering is het duurlopen, waar ik wel van houd. De Zeevaartschool heeft een sportieve manier bedacht waarop wij ons getuigschrift na het eerste jaar kunnen afhalen. Lopen van de Boulevard Bankert (voor de Zeevaartschool), langs het strand naar Dishoeck, dan de duinovergang over en over het fietspad weer terug naar Vlissingen. Daar krijg je dan je getuigschrift. Uiteraard staat de sportleraar, die zeer dik is en zelf nooit nodeloos beweegt, op de duintop van Dishoeck te controleren of je wel de hele route neemt.

In het kader van de zeevaartkundige vakken moeten we ook het *Diploma als Sloepsgast* halen. Dat heb je nodig op een schip waar de kans bestaat dat je in geval van nood het schip moet verlaten in een reddingsloep. We leren van alles over de constructie van een sloep en we oefenen met het te water laten van een echte sloep. De Zeevaartschool heeft daartoe een voorziening aan



Roeiles voor het sloepsgastdiploma

het Kanaal door Walcheren met een heuse sloepsdavit. Het blijkt dat het veilig te water laten van een sloep nog geen sinecure is. Ook moeten we roeien, met een man of twaalf aan de riemen en een van de leerlingen als commandant. We spreken af dat we precies doen wat de commandant zegt, ook al heeft hij zelf geen benul. Menige aanvaring is het gevolg en we hebben veel plezier. "Stuurboord strijk", spreekt de commandant aarzelend. Wij doen wat hij zegt en daarna volgt: "Sorry, ik bedoel bakboord strijk". Een goeie is ook het commando "Riemen op". Dat gebruik je als de sloep langszij komt bij een groot schip of aan een hoge kade. Er is echter ook een commando dat "Op riemen" heet en waarmee je de riemen horizontaal boven het water houdt, om even zonder voortstuwing door te varen. Deze twee commando's worden voortdurend door elkaar gehaald, met hilarische toestanden tot gevolg. We moeten allemaal een voor een sloepscommandant spelen.



Het diploma als Sloepgast (Staatsdiploma!)

Het roeien bevalt ons wel en op een zaterdag mogen we de sloep lenen om met vier man naar Middelburg te roeien. Er staat wat wind, dus het is behoorlijk werken om daar te komen. Eenmaal in Middelburg wenden we de steven en we laten ons door de wind weer richting Vlissingen blazen. Bij Souburg wordt er vanaf de wal door een politieagent gefloten en geseind om naar de kant te komen. "Goedemiddag, heren, wie is de schipper van dit vaartuig?" Wij hebben werkelijk geen idee, maar na enig aandringen van Oom Agent geeft een van ons vieren toe dat hij de schipper is. "Schipper, hebt u het *Binnenaanvaringsreglement* aan boord?" De schipper antwoordt:

"Binnenaanwatte?" We krijgen een bon. Toch wat terneergeslagen, want bonnen zijn duur, vervolgen we onze weg naar Vlissingen. De sportleraar, die ons de sloep uitgeleend heeft, realiseert zich dat er zo'n BAR-boekje verplicht aan boord moet zijn, en ook dat wij dat niet konden weten. De Zeevaartschool regelt de bekeuring met de politie en wij horen er niets meer van. Vanwege de goede studieresultaten krijg ik wel wat gedaan. Als ik gevraagd word om in het symfonieorkest in Middelburg te komen spelen als 2^e trompettist, krijg ik permanent verlof om 's avonds weg te zijn naar repetities of concerten. Ik heb zelf geen trompet, daar zorgt het orkest daarom voor. 's Morgens neem ik de trompet mee naar school, daar stal ik hem onder mijn bank, en na schooltijd oefen ik in een zaaltje van het KMT (*Katholiek Militair Tehuis*), waar zeevaartscholieren altijd welkom zijn. Mijn kosthuis is een naoorlogse flat met dunne wandjes, daar wordt trompet studeren niet op prijs gesteld. Zo ben ik anderhalf jaar bij dit goede amateurorkest, dat regelmatig op tournee gaat door de provincie Zeeland: Middelburg, Vlissingen, Goes, Breskens, Zierikzee. Het is heerlijk om in zo'n orkest mee te doen. Het zal na de Zeevaartschool zeker tien jaar duren voordat ik weer een trompet aanraak.

Het pension herbergt twee zeevaartscholieren op een kamertje van twee bij vier meter. Mijn kamergenoot heet ook Jan en hij is een kind van rijke ouders. Vader is kolonel in het leger, villa in Wassenaar, zus op de kunstacademie, zoon van een aantal scholen getrapt en lijkt nergens voor te deugen. Omdat ik me geen mislukking kan veroorloven studeer ik trouw en dat steekt hem aan. Hij doet zijn best en slaagt ook voor beide jaren met goede cijfers. Ik heb hem later nog een keer in de klas gehad bij een cursus *Gasturbines* bij Thomassen. Hij had inmiddels een goede baan bij de Shell-raffinaderij in Pernis. Zijn onverwacht goede resultaten geven mij veel aanzien bij zijn ouders, die af en toe op bezoek komen. Ik kan niet veel vertellen over de manier waarop ik op de Zeevaartschool terechtgekomen ben, die wereld is voor hen volkomen onbegrijpelijk. Jan B. en ik kunnen goed met elkaar opschieten. Ik krijg van

iemand een oude lekke cornet (een klein soort trompet) en in de werkplaats van de school solderen we de lekken dicht. Daarna wil Jan trompet leren spelen en hij begint te oefenen, op onze kamer, onder de dekens. *Oh my darling, oh my darling, oh my d.d.d.* De noot voor de derde darling haalt hij steeds maar niet. Onze hospita maakt korte metten met dat getoeter. Project mislukt. Nog een mislukt project is de oude fiets, die we ergens vinden en die we ombouwen tot eenwieler. Het zadel en het stuur worden omgewisseld, een klein tandwiel bij de trapas gemonteerd, de terugtraprem geblokkeerd, dat was het wel zo'n beetje. We zien onszelf al met een rugzak met boeken over de Boulevard naar de Zeevaartschool fietsen. Eén ding hebben we zwaar onderschat, en dat is de zwaarte-kracht. Uren zijn we bezig om de fiets naast het schuurtje rechtop te zetten, er via een trapje op te klimmen en weg te fietsen. We zijn altijd ongelofelijk snel weer beneden, het lukt echt van geen meter. Hoe doen die circusartiesten dat toch? Omdat de fiets niet netjes in het schuurtje opgeborgen kan worden (hij valt steeds om), wordt onze hospita het zat en spreekt: "Dat ding eruit of jullie eruit". Einde project. Ik leef van de studiebeurs (school, uniformen, boeken, kost- en inwoning en bewassing) en van af en toe een klein bedrag dat ik van de Giro haal. Met mijn gespaarde 300 gulden moet ik twee jaar doen, dus is het uitkijken. Maar veel heb ik niet nodig, ik drink bijvoorbeeld (nog) geen pils.

Ook het tweede jaar verloopt zonder problemen en ik slaag voor het diploma BM. Mijn belofte aan de KPM heb ik waargemaakt: op het examen scoor ik (voor 25 vakken) een gemiddelde van 7,8. Met het behalen van het BM-getuigschrift ben je nog geen werktuigkundige, het is slechts een begin van een lange periode van vaartijd verkrijgen en tussentijds naar school voor een hogere rang.

Terugkijkend heb ik de Zeevaartschool als een uitstekende opleiding ervaren. Voldoende theorie en veel praktijk. Ik heb veel zaken geleerd waar ik mijn hele leven gemak van heb gehad, soms tot verbijste-

ring van anderen. "Kun je dat?" "Ja, dat kan ik toevallig, omdat ik het op de HZVS Michiel de Ruyter heb geleerd". Niet dat ik iets goed kan, daarvoor waren de lestijden te kort. Wij krijgen één keer in de vier weken een middag: smeden, bankwerken, lassen, draaien, plaatwerken en machinemontage.

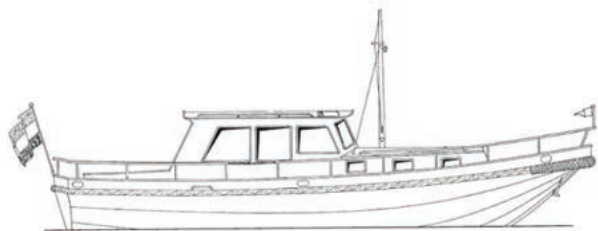
Na het tweede jaar kun je vrijwillig, tegen een geringe vergoeding, nog een cursus lassen en solderen volgen. Dat heb ik wel gedaan. Een nuttige cursus, waarin je koper met koper leert lassen, en allerlei andere las- en soldeervaardigheden. Het meeste ben ik weer vergeten.

In smeden ben ik geen held. Wij moeten uit een stukje rond staal een *smidstang* maken. De leraar deed het eerst voor, hij stookte de staaf heet en bam, bam, bam, binnen de kortste keren lag er een halve smidstang. We krijgen een staaf staal en een tekening, schaal 1:1. Na vele weken heb ik mijn halve tang klaar. Echter, door het vele opwarmen in het smidsvuur is er zo veel staal verloren gegaan dat mijn tangetje 0,7 x de bedoelde maat heeft. Niet getreurd, kleine tangetjes moeten er ook zijn. Vol goede moed begin ik aan de tweede helft, en na vele weken kan ik ook die inleveren. De leraar pakt mijn eerste tanghelft uit de kast en houdt de tweede ernaast. Keurig op maat, mankeert niets aan. Alleen jammer dat ik twee keer dezelfde helft gemaakt heb. Dus twee keer



Met een aantal klasgenoten op het strand van Vlissingen, bij een vastgelopen schip.

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

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

www.peerdestal.nl

Bijzonder eten en drinken
Restaurant en 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 beschikbaar wij over een
Mobiele snackwagen voor evenementen ed.

links of twee keer rechts, hoe dat bij tangen ook heet. De leraar lacht maar eens en geeft me een matig cijfer.

Aan het eind van de opleiding vindt de Zeevaartschool het nodig om ons over de bijtjes en de bloempjes te vertellen. Ik weet van vrij wat klasgenoten dat die informatie al in de praktijk verkregen is, maar het is ongetwijfeld goed bedoeld. Er wordt een film vertoond, waarin de meest erotische scene is: een paar mannen- en een paar vrouwenbenen, bij de enkels gefilmd, die samen over straat lopen en ongetwijfeld naar mooie verten gaan. De zeevaartscholieren joelen uit afkeuring van die flutfilm. Daarna is er een bijeenkomst met Dr. Van Zwol, de man van de NVSH in die tijd. Hij vertelt wat en wij mogen anoniem schriftelijke vragen stellen. Daar komt niet veel uit.

Een vraag luidt:

“Hoe kan ik kezen zonder vrezen”, en ik weet meteen wie die vraag gesteld heeft: mijn klasgenoot Jan G, waar ik al twee jaar naast zit, een echte Hagenaar en behoorlijk door de wol geverfd. Dr. Van Zwol kijkt niet op van de vraag en antwoordt ter zake: “Meneer, ik raad u aan een condoom te gebruiken”.

Dan is het tijd om het vertrek uit Nederland te gaan voorbereiden, voor mijn eerste termijn van twee jaar. Ik word nog eens uitgebreid gekeurd bij de Medische Dienst van de KPM in Amsterdam. Nieuwe uniformen worden aangemeten, zowel blauwe als witte. Het nieuwe witte goed is zo stijf als een plank, vooral de hooggesloten uniformen (jasjes toetoe) zijn een crime om aan te trekken. Dat zal vanzelf wel soepeler worden. Witte schoenen, witte lange kousen, de hele reut wordt aangeschaft.

Mijn eerste schip is het m.s. Van Waerwijck en het ligt in Dar-es-Salaam. Zo kan ik meteen ook mijn eerste vliegreis maken: Schiphol-Tripoli-Benghazi-Dar-es-Salaam in drie vliegtuigen. Het is een klein schip, maar dat weet ik dan nog niet. Alles is nieuw, een periode van veel leren breekt aan. De bemanning bestaat uit 35(!) koppen, waaronder veel Chinezen. De voertaal aan boord is Engels.

De Zeevaart-diplomawet in 1963

In de tijd dat ik ga varen gaat de opleiding tot Scheepswerktuigkundige (er zijn wat varianten, afhankelijk van de vooropleiding) als volgt:

Je volgt eerst de tweejarige Zeevaartschool en je ontvangt *getuigschrift BM*. Daarna vaar je een jaar als leerling en je houdt een “memoriaal” bij. Na goedkeuring door de examencommissie ontvang je het eerste officiële diploma dat onder de Zeevaart-diplomawet valt: *Assistent-Werktuigkundige*. Met dat diploma vaar je weer een jaar. Daarna ga je naar school (4-5 maanden) en haalt *diploma A*. Na twee jaar varen weer terug naar school voor *diploma B*. Dit diploma bestaat uit twee delen, B1 en B2, maar voor B1 heb je vrijstelling als je de BM-vooropleiding gedaan hebt. De studie voor B2 duurt hoogstens een half jaar. Dan drie jaar varen en je gaat studeren voor *diploma C*. Ook dit laatste diploma is in twee stukken verdeeld, C1 en C2, om niet al te lange studieperiodes te krijgen. De studie en je salaris worden betaald door de rederij. Alles opgeteld is de kortste tijd om diploma C2 te halen ongeveer 11 jaar. Zit er extra verlof tussen, dan duurt het langer. Bij de KPM kun je snel je diploma's halen vanwege de lange uitzendtermijnen (eerste keer 2 jaar, verdere termijnen officieel 1,5 jaar, maar desgewenst te verlengen), zonder een dag verlof daarin. Ik heb dat gedaan en je haalt dan in 2 x 2 jaar je vaartijd voor A en voor B2. Aan C ben ik niet meer toegekomen; het was voor mij aantrekkelijker om met diploma B een goede baan aan de wal te zoeken, en dat is gelukt.



m.s. Van Waerwijck op volle zee.

TROOST UIT DE PAN

@lwine

Tijdens het schrijven van dit artikel zitten we nog volop in de lockdown. We hopen dat deze met verschijnen van dit Steigernieuws inmiddels is opgeheven.

Dat de kinderen weer naar school kunnen en we elkaar weer voorzichtig mogen ontmoeten. Eropuit trekken naar het buitenland zit er waarschijnlijk nog niet in, de voorjaarsvakantie naar de sneeuw

moeten we nog een jaartje uitstellen, maar wie weet ligt Nederland nu onder een witte deken.

Onderstaand een recept met een lonkende knipoog over de grens, om een beetje troost te bieden en samen te genieten van deze lekkernij en al proevend mooie plannen te maken voor de toekomst.

Geniet ervan!

RECEPT KAISERSCHMARREN

INGREDIËNTEN:

- 150 gram bloem
- 300 ml melk
- 3 eieren
- 30 gram suiker
- 1 zakje vanillesuiker
- snufje zout
- klont roomboter om in te bakken
- poedersuiker

BEREIDINGSWIJZE:

- *Splits de eieren.*
- *Klop het eigeel met de suiker/vanillesuiker/snufje zout in een kom.*
- *Mix de melk erdoor.*
- *Voeg de bloem toe en mix alles tot een egale massa.*
- *Klop in een andere kom de eiwitten stijf, zodat je er pieken van kunt maken en spatel dit voorzichtig door het deeg.*
- *Verhit nu een klont boter in de pan en laat een flinke laag van het beslag in de pan lopen, ongeveer 1,5-2 cm dik.*
- *Doe een deksel op de pan en zet het vuur wat lager, zodat de onderkant mooi kan garen en goudbruin wordt.*
- *Keer de pannenkoek met behulp van de deksel om en laat de andere kant nog een paar minuten garen.*
- *Snijd de pannenkoek in grove stukken en bak de stukjes nog even na.*
- *Rijkelijk bestrooien met poedersuiker en eventueel cranberry compote of verse bosbessen o.i.d.*



Vaart 't of vliegt 't?

door Jan Huisman

Bij een van onze vakantietochten langs de Engelse zuidkust volgden wij de route IJmuiden-Oostende-Dover-Eastbourne-Brighton en dan door de Solent verder naar het westen. Liggende in de haven van Dover hadden we een zware storm. We wilden wel eens kijken op de havenpier om het zeegeweld te aanschouwen, maar volgens de wachtsman ter plekke was dat veel te gevaarlijk. Met enige overreding mochten we toch een kwartiertje op die harde dam en het was inderdaad spectaculair. De golven breken niet op zo'n muur, maar kaatsen terug, met een krankzinnige zee tot gevolg. Eenmaal terug bij de wachtsman raakten we aan de praat en hij vroeg ons of we de volgende dag gingen vertrekken. Wij beaamden dat, als de wind tenminste zou afnemen. "Kijkt u uit voor die hovercrafts, meneer", zei de wachtsman, "want die dingen zijn levensgevaarlijk. Bij een beetje wind zijn ze onbestuurbaar en ze knallen zo tegen de havenmuren of tegen uw boot aan". Wij waren gewaarschuwd. In die tijd voeren nog de grote passagiershovercrafts van HoverSpeed, die de dienst Dover-Calais v.v. onderhielden. Die dienst is overigens al vele jaren opgeheven.

Een aantal dagen later voeren wij met een matig windje op de Solent richting Cowes, onze bestemming voor die dag. In die tijd waren er over de Solent nog twee hovercraftdiensten: Southampton-Cowes en Portsmouth-Ryde. Nu is alleen de tweede nog over. En met die snelheids-duivel kregen wij te maken.

Een langzaam vaartuig, zoals onze zeilboot die op dat moment maar 5 knopen liep, kan niet uitwijken voor een snel vaartuig. Dus toen wij de hovercraft dwars aan bakboord zagen aankomen maakten wij ons geen zorgen: wij hoefden niets te doen. Maar hij kwam wel heel snel dichterbij. Op een zeker moment zag ik dat het niet goed kon gaan. Gelukkig zag de piloot (zo noemen zij zich) dat ook, en hij/zij deed het enige dat hij of zij kon doen: een klap op de noodstopknop.



De grootste passagiershovercraft, waarmee de dienst Dover-Calais werd onderhouden door HoverSpeed

Alle propellers en fans vallen dan stil en een hovercraft valt dan als een natte matras in het water. Het moet voor de passagiers wel even schrikken zijn geweest, maar daar zaten wij op dat moment niet mee! Wij voeren door, de piloot startte de zaak weer op en we gingen elk ons weegs.

Het Engelse "to hover" betekent zweven. Ook in onze Van Dale komt het woord voor: hoveren = (vrijwel stilstaand) zweven. Toch hebben Nederlanders de hardnekkige gewoonte om van een "Hoevercraft" te spreken, zelfs tijdens een gesprek door een journalist met een Engelse piloot die telkens de juiste uitspraak bezigt. Jan Kaas blijft gewoon "hoever" zeggen.

Hover rijmt in het Engels (vrijwel) op Dover, en geen Nederlander die die plaats Doeever zal noemen.

Het misverstand komt misschien van het feit dat er een merk stofzuiger is, Hoover, en dat stofzuigen in het Engels "to Hoover" genoemd wordt (spreek uit "hoever"). Maar die stofzuiger heeft weinig met de hovercraft te maken.

Als u het woord hovercraft lastig vindt om uit te spreken, kunt u altijd "luchtkussenvaartuig" zeggen. Of "luchtkussenzweeftuig"?



De Solent Flyer voor de dienst Portsmouth-Ryde (Isle of Wight) v.v.



Dorigo-Rosbag

RAAMFOLIE & RECLAME



- Warmte-werende folie
- Naamstickers
- Striping

T. 026 -3193400
dorigo-rosbag.nl

Verlag over de bouw van onze motorvlet FAITH (deel 3)

door Jan Eggink

Februari – maart 1987

Gestart met het afbouwen van de toiletruimte, zoals plaatsen van de toiletpoten zijn afvoer. Deze is inmiddels omgebouwd naar een chemisch toilet in 2004. Dit bevalt uitstekend, en is natuurlijk ook veel beter voor het milieu! Ook de deur en ventilatie naar/uit de toiletruimte gemaakt. En de verschillende opbergkastjes, daarvoor was mooi ruimte onder de gangboorden.



Opbergkastjes onder het gangboord

April – mei 1987

In de kuip de gasbun (voor 2 flessen) en zijn ontluchting en aansluiting afgebouwd. Ook de zitbanken en de bergruimtes er onder gemaakt.



Kuipbank en gasbun

Begonnen met de installatie van de hydrauliekcilinder op de roerkoning met roerstandaanwijzer. Tevens de brandstoffilters en drinkwaterleidingen aangelegd en geïsoleerd naar de desbetreffende tanks.

De zelfgebouwde ankerlier op de voorpunt bevestigd. En de ankerkluis gemaakt, daarop ook een ontluchting aangebracht.



Het roer

Met de gegevens die ik opgevraagd had bij Exalto, in verband met de ruimte voor de schroef en de grootte/vorm van het roerblad begonnen met het roerblad en de "hak" daarvoor. Dit is erg belangrijk in verband met de benodigde "vrije" ruimte voor de schroef.

Er komt een linksom draaiende 3-blads schroef van 22" x 14" onder het schip, bevestigd op een hardverchromde schroefas met een diameter van 40 mm.

Mei 1987

De eerste door RHIGO geleverde scheepsramen in de stuurhut gemonteerd. Deze passen perfect!

De r.v.s. drinkwatertanks zijn nu ook ingebouwd (2x 200 liter).

En een vluchtluk in voorkajuit uitgezaagd en gemonteerd.

Juni 1987

Het schip ruim 50 cm omhooggebracht, dit in verband met de bereikbaarheid onder de boot. Ook kan ik dan de zoolplaat (dik 20 mm) onder de kiel beter aflassen.

Nu ook de mallen voor de overige scheepsramen (totaal 14 stuks) gemaakt, zodat ze besteld kunnen worden.

Maar nu eerst VAKANTIE !!

Augustus 1987



Buitenwerk afgelakt

Nu begonnen met het aflakken van de stuurhut en kuipbanken, dit omdat het de komende week er perfect weer voor is.

September 1987

Mastvoet en doorvoeren gemaakt. Ook begonnen met het plaatsen van de r.v.s. reling en bolders op het schip. Navigatieverlichting geplaatst en aangesloten. Dak- en roefrelingen gemonteerd.



Mastvoet

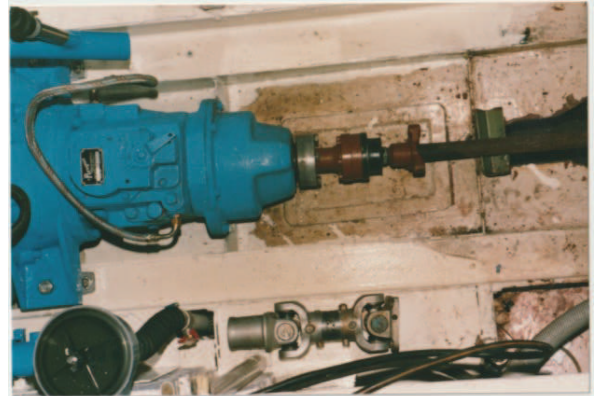
Oktober – november 1987

Eerst maar even weer de tent over het schip gebouwd, dit in verband met het slechte weer dat er aan zit te komen. Verdergegaan met het isoleren van de binnenwanden, zodat ik ook eindelijk van de condensvorming af ben, het is nu ook een stuk behagelijker in het schip. Het houtkacheltje doet weer zijn best.

December 1987

Alle aan- en afvoerslangen/kabels en elektra aan de OM621 afgemonteerd. Ook de bedieningskabels van de Velvet hydraulische keerkoppeling gemonteerd en aangesloten op de stuurstand.

Nu 1558 uur aan de bouw v.d. Faith gewerkt.



Hydraulische keerkoppeling

Wisselstroomdynamo pasgemaakt op de motor. Ook de natte uitlaat nu afgemonteerd (met waterslot).

De motoroliekoeler nu ook definitief gemonteerd en aangesloten.

De planning is dat begin van de zomer 1989 de FAITH te water gelaten zal gaan worden. Dat gaat nog even aanpoten worden maar het eind is in zicht! (wordt vervolgd)



De boot, gezien vanuit de woonkamer



Boerderij De Deel

er valt altijd wat te vieren!

events | samen eten | groepen | trouwen | rouwen
feesten & vieren | arrangementen | zakelijke events

#eventsopmaat #boerderijdedeel

20
21

www.boerderijdedeel.nl

CENTURION DEALER GELDERLAND



De beste accu voor uw boot!

PERSONENWAGENS * VRACHTWAGENS * CARAVANS
SCHEEPVAART * ELEKTRISCHE FIETSEN
ZUIDERPARALLELWEG 50 VELP

SPITMANACCUS.NL 026 361425

