

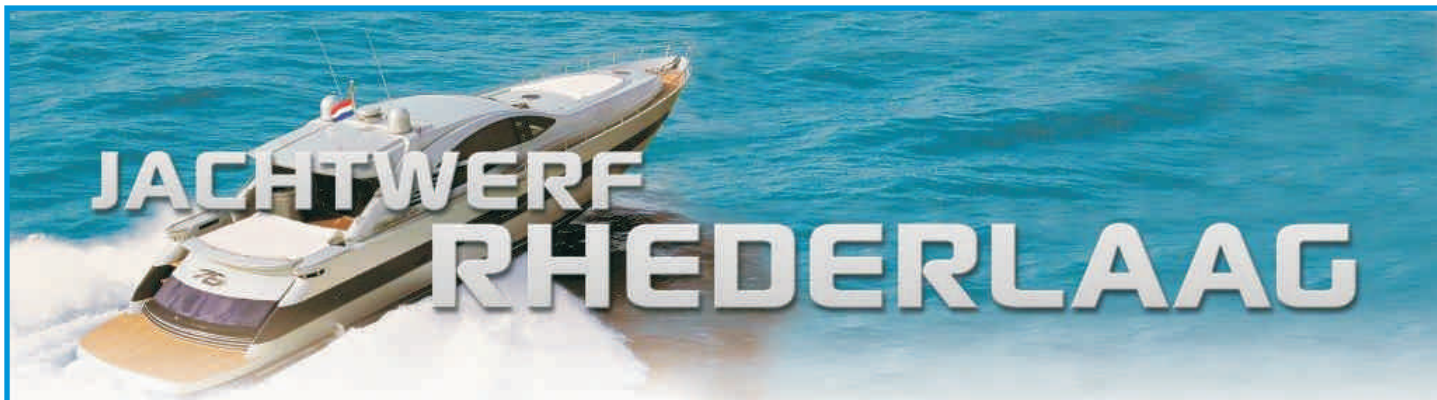


STEIGERNIEUWS



Winter 2015

Watersportvereniging De Engel



TOTAALSERVICE voor uw schip

Reparatie
Verkoop

Schilderwerk
Onderhoud

Boeg/hekschroeven
Winterstalling

Jachtwerf Rhederlaag wenst u een goed en zonnig vaarseizoen toe.

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

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

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

U kunt bij ons terecht voor binnen- en buitenstalling.

www.jachtwerfrhederlaag.nl

JACHTWERF RHEDERLAAG

Rhedenseveerweg 1

6987 EC Giesbeek

T: 0313 - 63 25 61

M: 06 - 20 44 89 69

info@jachtwerfrhederlaag.nl



Steigernieuws



JAARGANG 37

WINTER 2015

Wat staat waar?

Infopagina	4
Van de voorzitter: de Rijn	5
Aankondiging nieuwjaarsreceptie	6
Voorstellen kandidaat-bestuursleden	7
Oproeplijst 2015 voor Zaterdag Zelfwerkzaamheid	8
Van de havenmeester	9
Van de activiteitencommissie	11
De Optimist	12
What's in a name? PJENG	14
Nieuws over de Website	15
Magic Touch – de tweede haal	16
Souterain de Riqueval (tunnelvaren)	17
Gekke motoren	19
Apfelstrudel en glühwein	21
Record laagwaterperiode bij Rijn verbroken	23
Bezoek aan Europort	25
Foto's invaren drijver en elektrawerk	27
Het ss "Rotterdam", een bezoek waard	28
Een vaartocht met een prachtige bestemming	29

Redactioneel

De hoogste gemiddelde jaar-temperatuur, het laagste water gedurende zo'n lange periode, dat overkwam de fijnste watersportvereniging en dat is allemaal te lezen in het laatste Steigernieuws van dit jaar. Een jaar van superlatieven. Lees Steigernieuws achterstevoren dan staat er Nieuwe steigers. Vier zijn er door de DWW'ers gelegd dit jaar. Volgend jaar weer vier en ondertussen wordt er gewerkt aan een nieuwe brug. De vuilwaterafvoer van het hijsplatform is vernieuwd. Waar vind je zo'n actieve vereniging! De redactie van Steigernieuws hoopt ook volgend jaar weer een boeiend blad uit te kunnen brengen met interessante artikelen en veel spannende verhalen en verslagen van de leden.

Wij wensen u een goed en watersportief 2016 toe.

Inge, Jan, Peter en Kees.



De nieuwe loopbrug ligt er al! (op papier)

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.

Informatiepagina

Ereleden: D. Agelink, H.P. Mooiman †

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

Bestuur:

Voorzitter: Joop Berendsen, Parkweg 17b 6994 CM De Steeg 026 4955065
voorzitter@wsvdeengel.nl

Secretaris: Alwine Berger, Middellaan 10 6881 RP Velp 06 12157473
secretaris@wsvdeengel.nl

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

Bankrekening WSV de Engel: NL47 RABO 0147 8082 94

Bestuurslid: Ben Poelen, Industrielaan 37 6951 KD Dieren 0313 421596
bestuur@wsvdeengel.nl

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

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

Activiteitencommissie:

activiteiten@wsvdeengel.nl

Theo van Mierlo
Yvonne Gielis

06 57336136
026 4955588

Redactiecommissie:

steigernieuws@wsvdeengel.nl

Inge Kroonsberg
Jan Huisman
Peter Visser

026 4953981
026 4952768
026 3620172

Advertenties: Kees Lammers

info@creatievepartner.nl

026 4952938

Websitebeheer: www.wsvdeengel.nl

Beheerder: Jos van den Houten www.webbeheer@wsvdeengel.nl

Backup: Herman Thiadens www.webbeheer@wsvdeengel.nl

Coördinator/werkvoorbereider zelfwerkzaamheid:

Henk Wuestman coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl 026 4951751
06 51361101

Clubhuiscommissie:

Bert en Nel Prak clubhuis@wsvdeengel.nl 026 3790374

Havenmeesters en gebruik kraan:

1^e Hans Kramer, 2^e Harm Panneman Telefoon havenmeesters: 06 23821329
havenmeester@wsvdeengel.nl

Jeugdcommissie:

jeugd@wsvdeengel.nl

Wim Lingeman
Nico Veen
Jort Wuestman

06 51122498
06 23086350

De Rijn Joop Berendsen

In ons land heeft de Rijn veel namen, maar wezenlijk is het allemaal een pot nat: Rijn, Waal, Merwede, Hollandsch Diep, Oude Maas, Haringvliet, Pannerdensch Kanaal, Nederrijn, Lek, en onze eigen IJssel.

Allemaal verschillende namen en stroomgeulen voor dezelfde rivier. Ook het IJsselmeer bevat Rijnwater. En de Friese wateren worden vanuit het IJsselmeer via Lauwersoog gespoeld met Rijnwater.

Als we in onze haven aan boord gaan voor een tocht over de Nederlandse wateren zijn we ons vaak nauwelijks bewust van de grootsheid en historie en macht van het water waar we ons op begeven.

Al een half miljard (500 miljoen) jaar stroomt de voorloper van de Rijn door Europa. Dat is waanzinnig lang. De dino's stierven bijvoorbeeld 60 miljoen jaar geleden uit.

De Rijn stoomde eerst naar het zuiden, waar nu de Middellandse Zee is. Die bestond toen nog niet, maar Afrika schoof richting Europa en de Alpen werden zo opgestuwd. De Rijn kwam hier op een gegeven moment niet meer overheen en de stroom boog af richting het noorden. Sinds 15 miljoen jaar heeft hij een noordelijke richting.

Al het regenwater dat over Europa neerdaalt wordt door een paar rivieren teruggevoerd naar de zee. De Rijn hoort bij de grote van Europa. In onze tijd stroomt jaarlijks 65 kubieke kilometer water via de Rijn door ons land. Op weg terug naar zee gaat er altijd een klein beetje rommel in de vorm van zand en kleine deeltjes mee. Dat materiaal is stroomopwaarts door verwerking en erosie losgemaakt. De ontelbare kubieke kilometers regenwater die in de loop der tijden door de Rijn zijn gestroomd hebben enorm veel materiaal meegevoerd. Waar de stroom tot rust komt zakt het als sediment naar de bodem.

Dit mechaniek in combinatie met waanzinnig veel tijd is de sleutel tot het verdwijnen van hele gebergten en het ontstaan van lage landen.

Bij de monding in zee wordt veel sediment afgezet. Die slibt zo dicht en raakt verstopt. Waardoor de rivier een andere loop neemt

en het proces zich herhaalt. Zo waaiert de rivier in de loop der tijd over het landschap en ontstaan enorme delta's. Hij mondde dan weer in het noorden, dan weer in het zuiden uit in de Noordzee. Door het gewicht van al dat sediment zakt de bodem langzaam weg in de aarde en ontstaat weer ruimte voor meer sediment.

Nederland is zo opgebouwd uit het afval van Europa. De dikte van die sedimentlaag is hier en daar bijna vijf kilometer. In Groningen kunnen we, heel handig, uit een van die lagen zandsteen aardgas aftappen.

Voor de laatste grote ijstijd mondde de Rijn uit in het noorden. Maar een dik pak ijs versperde ineens de weg. Voor het ijs uit werden de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug opgestuwd, die zaten toen nog aan elkaar. De Rijn werd naar het westen gedwongen. Na het verdwijnen van het ijs knabbelde hij langzaam aan de stuwwallen waar hij langs stroomde. Deze begonnen grond prijs te geven en weg te slijten. Dat is vandaag de dag nog mooi te zien bij Rheden, bij Wageningen en bij Doorwerth waar de hellingen heel stijl zijn en direct uit de uiterwaarden omhoog gaan.

Vandaag leven we in een tijd van gemaakte landschappen. Alles is in kaart gebracht en we hebben overal bestemmingsplannen voor gemaakt. We tolereren natuurlijk geen eigen initiatief van de rivier meer. De Rijn kan alleen dankzij enorme kunstgrepen in zijn huidige loop blijven. Bij de monding zijn permanent grote baggerschepen bezig om al het afval uit Europa op te lepelen en verderop in zee te dumpen. De oevers zijn bijna overal van stortsteen en kribben voorzien, vele bochten zijn afgesneden ten behoeve van de vrachtschepen en voor snellere waterafvoer. Maar inzichten veranderen. Nu gaan we weer overal ruimte voor de rivier maken. Dijken worden doorgestoken en hele gebieden mogen bij hoogwater onderlopen om te voorkomen dat dichtbevolkte gebieden elders onderlopen.

Varend door het land kom je overal bewijzen tegen van de vroegere grilligheid van de rivier. Langs Alphen aan den Rijn, door Leiden naar Katwijk loopt de Oude Rijn. In de tijd van de Romeinen mondde de Rijn

hier nog in de zee. Je hebt de Kromme Rijn, de Leidsche Rijn, allemaal oude rivierlopen. Ook de prachtige Linge is natuurlijk een prehistorische loop van de Rijn. Ze zijn nietig vergeleken met echte Rijn. Grappig om te zien hoe snel een door de Rijn afgedankte geul dichtslibt en verlandt. Op de schaal van een mensenleven duurt dat nog best lang. Maar op de geologische schaal is het secondenwerk.

Onze eigen dode IJsselarm is zo'n afgedankte geul. Het water staat er stil en het sediment zakt naar de bodem. Ook de uitslijtende werking van de rivier is verdwenen en langzaam maar zeker zakken de oevers steeds verder in de geul en tenslotte zal ook onze haven verlanden. Bovendien snijdt de Rijn zich in Oost-Nederland momenteel 2 cm per jaar de diepte in. Dat is een gemiddelde waterpeil-daling van 80 cm in de 40 jaar dat De Engel bestaat!

De afgelopen zomer zijn we er weer goed mee geconfronteerd. Lange tijd erg laag water en bij dat lage water ligt een groot deel van onze vloot onbruikbaar te wachten op meer water.

Dat komt dan pas weer als het vaarseizoen voorbij is.

Gaan we lijdzaam toezien hoe dit allemaal gebeurt? Halen we onze schouders er voor op? Hoort het erbij? Of gaan we hier als echte Nederlanders iets aan doen?!

Als bestuur zijn we zo voortvarend geweest hier een eenvoudig begin mee te maken. We moeten niet over een nacht ijs gaan en het is ook niet zo dat van vandaag op morgen de haven onbruikbaar wordt als we niets doen. Maar het moet wel op de agenda staan.

We proberen een werkgroep bij elkaar te krijgen van deskundige mensen. Zo'n megaproject voor onze haven dient goed te worden bekeken. Belangrijke vragen waar we als vereniging eerst antwoord op willen hebben moeten door deze

werkgroep bekeken en gewogen worden. Vragen als: Vinden we de verzanding echt een probleem? Willen we er wat aan doen?, Mogen we van de overheid er iets aan doen? Wat gaan we dan doen? Wat kost het? Kunnen we dat betalen? Zijn er subsidies mogelijk? Enz, enz.

Op dit moment hebben waterstaatman Paul de Meel en waterbouwer Kas Hermans en kenner van onze haven Hans Kramer zich bereid verklaard hiermee aan de gang te gaan.

Ik ben erg benieuwd wat hier uit gaat komen.



Nieuwjaarsreceptie

Graag heffen wij met u het glas op het nieuwe jaar! Daarom nodigen wij u uit voor een gezellige en informele nieuwjaarsbijeenkomst.

Deze zal plaatsvinden op

10 januari 2016 in De Engelenbak

Vanaf 14.00 uur staat de deur voor u open.

Het bestuur zal hierbij aanwezig zijn om gezamenlijk een blik te werpen op het komende jaar en alle positieve ontwikkelingen van het afgelopen jaar.

Wij hopen u 10 januari te ontmoeten en wensen u alvast een sfeervolle kerst en een goede jaarwisseling.



Voorstellen kandidaat-bestuursleden die in april 2016 worden voorgedragen



Rob Westerdijk

Reeds 25 jaar wonen we in het dorp Rheden, na eerst langdurig in een dijkwoning in de eveneens water-rijke Alblasserwaard gewoond te hebben. Daar was de omgeving mooi: rivieren en polderland, maar ook hier is het fantastisch: rivier, polderland en de Veluwezoom. Wij willen niet meer terug. Inmiddels is het gezin thuis uitgedund. De jongens zijn het huis uit. Nolleke werkt in een dokterspraktijk in Rheden en ik ben verbonden aan de economische faculteit van de hogeschool van Arnhem en Nijmegen. Mijn werkzaamheden zijn: docentschap en het maken van verbindingen tussen het bedrijfsleven en de hogeschool ten behoeve van kennisontwikkeling. Naast mijn werk aan de HAN ben ik actief in mijn eigen onderneming en doe ik vrijwilligerswerk. Dat gebeurt ook door tal van leden in WSV De Engel. Dat is belangrijk. Een vereniging is nl. van de leden. Op de vraag van het bestuur of ik bereid ben bestuurlijk werk te verrichten, wil ik positief antwoorden als de leden dat ook willen.

Dorine Willems–Mooiman

Een aantal mensen kent mij nog van jongs af aan: ik kan wel zeggen dat mijn wortels hier bij de haven liggen. Als dochter van Mooiman ben ik opgegroeid in Rozendaal en kwam ik wekelijks op de haven. De boot was er eerder dan ik: het varen is mij zagezegd 'met de paplepel ingegeven'. Thuis nam de water-sportvereniging in de wekelijkse agenda een belangrijke plaats in: op zaterdag werd er gewerkt, soms werd het op doordeweekse avonden afgemaakt. Regelmatig werd er vergaderd, was het niet voor de vereniging, dan was het wel voor de stichting (bij ons thuis).

Ik woon met mijn man Erik en onze twee jongens (10 en 7) in Groessen (gemeente Duiven). Ik heb jaren gewerkt als P&O-adviseur en reïntegratiebegeleider in zowel de onderwijssector als het bedrijfsleven. Nu werk ik als loopbaancoach en studiekeuzeadviseur in een eigen onderneming en ben ik daarnaast in mijn vrije tijd graag in en op het water.

Op de vraag van het bestuur of ik interesse zou hebben in de functie van secretaris, kon ik snel bevestigend antwoorden. In het verleden ben ik actief geweest als secretaris voor de activiteitencommissie. Nu heb ik veel zin om mij in te zetten als secretaris van de vereniging: het cirkeltje is rond!

Dorien Verburgh

Samen met mijn man en zoon hebben we een kleine motorboot. Voor mij is de hele waterwereld nieuw, voor mijn man is dat, als hobbyvisser, anders. Hoewel ik de IJssel nog wel spannend vind, begin ik steeds meer te ontdekken waarom zoveel mensen van dit waterleven houden. De rust, de vrijheid, maar vooral de schoonheid.

Als ik mijzelf in het kort moet omschrijven ben ik een creatieve geest met technisch inzicht. Op dit moment ben ik 'in between jobs' (ik ben op zoek naar mijn plek binnen de hospitality, front office, o.i.d.) en ik sta ook open voor andere nieuwe uitdagingen. Toen aan mij gevraagd werd of ik interesse had voor een bestuursfunctie heb ik meteen gezegd graag meer hierover te horen. Omdat het voor mij een onbekende wereld is hebben we afgesproken dat ik eerst een tijdje meekijk voordat ik mij volledig hieraan verbind. En dat doe ik dus op dit moment.

Ik denk dat ik mijn aandeel voor de vereniging vooral kan leveren door toekomst gericht denken, 'out of the box' met oog voor de mens en de details. Zonder hiermee het unieke van deze vereniging uit het oog te verliezen.

Oproeplijst 2015 - 2016 voor Zaterdag Zelfwerkzaamheid

Kijk op onderstaande lijst bij welke datum uw naam genoteerd staat en noteer deze alvast in uw agenda. Ongeveer 10 dagen voor de datum dat u verwacht wordt ontvangt u nog een persoonlijke mail van de coördinator zelfwerkzaamheid. (N.B. De leden die in de lijst staan op data voor het verschijnen van dit nummer van Steigernieuws hebben hun oproep al gekregen).

Er wordt op u gerekend. bestuur@wsvdeengel.nl

31 oktober 2015				
1938	De heer	Brake te	B.	Velp
1103	De heer	Hofstede	Johan	Rozendaal
1879	Mevrouw	Holtrop	Annemieke	Rheden
1575	De heer	Huijsen	A.L.J.	Velp
1914	De heer	Kraaijvanger	Bas	Dieren
1742	De heer	Pelgrim	Hendrik	Dieren
1051	Mevrouw	Vlies v.d.	A.L.J.	Rheden
14 november 2015				
1918	De heer	Eggink	Jarno	Dieren
1823	De heer	Heide v.d.	Rory	Velp
1947	De heer	Jansen	D.E.H.	Rheden
1939	De heer	Jansen	Danny	Rheden
1282	De heer	Regtering	Henny	Velp
1880	De heer	Tamboer	Rudi	Rheden
28 november 2015				
1940	De heer	Bos	Kevin	Rheden
1284	De heer	Jorritsma	Lodewijk	Rheden
1590	De heer	Nagel	Rein	Dieren
1826	De heer	Veersen	Geert	Velp
1886	De heer	Viersen van	Willem	Dieren
1922	De heer	Wolters	Fred	Spankeren
1747	De heer	Zwaard v.d.	Cees	Rheden
12 december 2015				
1324	De heer	Berger	Hennie	Velp
1748	De heer	Boeklagen	Erik	Rheden
1594	De heer	Doevelaar	Frans	Dieren
1831	De heer	Gijsel van	Ino	Velp
1941	De heer	Groenewoud	Henk	Rheden
1923	De heer	Hermans	Kas	Rheden
1889	De heer	Wissel	Mark	Rheden
19 december 2015				
1631	De heer	Anema	Sjoerd	Ellecom
1291	De heer	Essen van	Gerard	Velp
1924	De heer	Karssen	T.	Rheden
1891	De heer	Mierlo van	Jarno	Dieren
1751	De heer	Sluis v.d.	Martin	Dieren
1942	De heer	Stavast	Gertjan	Dieren
1836	De heer	Wilbrenning	Basil	Velp
9 januari 2016				
1761	De heer	Boer de	Bert	Dieren
1838	De heer	Bosman	A.	Rheden
1925	De heer	Linden v.d.	Marco	Rheden
1943	De heer	Meel van	Pieter-Paul	Velp
1644	De heer	Radder	Hans	Dieren
1896	De heer	Waard de	Siem	Dieren
1410	De heer	Weijl	Gerard	De Steeg
23 januari 2016				
2069	De heer	Nadorn	Bas	Rheden
1766	De heer	Overbeek	J.P.	Dieren
1900	De heer	Schadd	Jan	Velp Gld
1416	De heer	Scheffer	H.	De Steeg
1926	De heer	Sloot	J.P.	Dieren
1647	De heer	Tuijten	Rob	Velp
6 februari 2016				
1768	De heer	Beekman	W.P.M.	Rheden
1656	De heer	Hendriks	Marcel	Spankeren
1849	De heer	Keurentjes	JanWillem	Rheden
1927	De heer	Lurkin	Eugene	Velp
1905	De heer	Muijser	Maikel	Dieren
1439	De heer	Pelgrim	Jan	Dieren
1354	De heer	Schutten	Bert	Dieren
20 februari 2016				
1148	De heer	Boertjens	Bram	Dieren
1906	De heer	Bosveld	D.J.H.	Rozendaal
1490	De heer	Elizen	Jos	Dieren
1774	De heer	Hoekstra	J.	Rheden
1671	De heer	Kip	Rix	Dieren
1929	De heer	Minkman	R.	Spankeren
1850	Mevrouw	Pelgrim	Kimberley	Dieren
5 maart 2016				
1497	De heer	Agelink	Hans	De Steeg
1777	De heer	Brugge	Rhody	Velp
1860	De heer	Jansen	Raddy	Dieren
1673	De heer	Jonkers	Erik	Rheden
1907	De heer	Monfrooi	Richard	Spankeren
1884	De heer	Poorte v.d.	Rogier	Dieren
1930	De heer	Reinten	Marcel	Spankeren
19 maart 2016				
1861	De heer	Dijkstra	Roel	Spankeren
1909	De heer	Donkervoort	Henk	Spankeren
1931	De heer	Lochtenberg	H.J.H.	Velp
1675	Mevrouw	Poelen	Esther	Ellecom
1781	De heer	Spreeken	Pieter	Dieren
2 april 2016				
1681	De heer	Beumer	Jan	Rheden
1863	De heer	Hagen	J.A.	Rheden
1532	De heer	Hoogink	G.J.	De Steeg
1785	De heer	Huiskamp	Bennie	Dieren
1910	De heer	Melgert	Herman	Dieren
1933	De heer	Verburgh	Anne	Rheden
16 april 2016				
1538	De heer	Alexander	C.F.	Rozendaal
1911	De heer	Beek	Harry	Dieren
1934	De heer	Beer	J.	Velp
1803	De heer	Dijk	Riks	Ellecom
1703	De heer	Hendriks	Piet	Rheden
1864	De heer	Koers	Vincent	Rheden

Van de Havenmeester

De nieuwe loopbrug.

Tijdens voorbereidingen en werkzaamheden aan de nieuwe brug zal er wat overlast voor de leden zijn. Het is raadzaam zware spullen voor eind december van boord te halen, omdat de loopbrug een poosje niet gebruikt kan worden. De steigers en schepen blijven bereikbaar. De steiger aan de Rhedense kant wordt toegankelijk gemaakt via de trap onder kraan, de steiger aan de Steegse kant kan bereikt worden via de C-steiger met gebruikmaking van de roeiboot die ingezet wordt als trekpuntje.

Een korte periode zal er geen stroom op de steigers zijn.

Start van werkzaamheden en de te verwachten overlast zal medegedeeld worden via de mail en de website.

Voortgang vervanging drijvers.

De DWW-ploeg heeft weer hard gewerkt aan het vernieuwen en herstellen van de drijvers. Er zijn nu totaal 18 drijvers vernieuwd en nog 14 te gaan. Dit zal hopelijk in drie jaar gedaan zijn. Tevens zijn er 21 kleine vingersteigers hersteld en verbeterd.

Onderhoud haventerrein.

De parkeerplaats en aanrijdroute zijn hersteld en houden zich prima. Bij het schuifhek is al wel weer slijtage. We doen een beroep op de leden om, na opening van het hek, niet vol gas weg te rijden!

Actuele mededelingen.

Herhaalde oproep: Lever zoals afgesproken, afgewerkte olie en bilgewater in bij de havenmeester. Is de havenmeester niet aanwezig, bewaar het dan op uw schip of neem het mee naar huis en voer het zelf af via de milieustraat. Het resultaat van het negeren van deze regel is dat het de vereniging veel geld kost, omdat op eigen houtje geloosde milieugevaarlijke vloeistof in de verkeerde opslag terecht komt.

Stormvast afmeren en afdekken.

Hoewel de leden zelf verantwoordelijk zijn voor hun boot en het onderhoud ervan, zijn er na de laatste storm toch weer wat zeilen en touwen losgeslagen en heb ik drie bootjes van de verdrinkingsdood moeten redden door ze leeg te pompen. Er liggen weer een paar boten die te triest zijn om aan te zien. Je zult er maar naast liggen. Dit heeft ook invloed op het aanzicht van de haven. De vereniging werkt er hard aan om alles up to date en netjes te houden. Het zou dan ook prettig zijn als de leden daar aan meewerkten. Volgens ons reglement bent u verplicht uw schip goed te onderhouden.

Leden die, in verband met de lage waterstand, hun boot tijdelijk op een andere plek hebben neergelegd, wordt verzocht deze weer terug te leggen op hun oorspronkelijke plaats.

Tijdens de Kerstdagen is de havenmeester niet op het terrein aanwezig, In noodgevallen kunt u bellen naar de heer Panneman, tel. [0636312171](tel:0636312171). Alleen voor noodgevallen, want voor hem is het ook Kerst.

Tot slot wens ik u allen Prettige Feestdagen. Hans Kramer.





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

*** *www.heebingwatersport.nl* ***

Service - Reparatie - Stalling

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

Wij zijn dealer van:



Indmar MARINE SERVICE CENTER



VENEMA

Venema Technisch Bedrijf BV



Simon Stevinweg 17
6827 BS ARNHEM



026 363 99 61



VenemaTech.nl



Voor al uw watersport benodigdheden

VenemaTech.nl

Van de Activiteitencommissie Theo van Mierlo

Terugblik op het jubileumjaar 2015.

De watersportvereniging De Engel vierde dit jaar het 40-jarig bestaan en er was alle reden om dit niet onopgemerkt voorbij te laten gaan. Zeker als je een keer de rust neemt om eens rond te kijken in onze haven en dan bedenkt dat datgene wat je daar ziet nagenoeg allemaal tot stand is gekomen door 40 jaar zelfwerkzaamheid. Iets waarop we met z'n allen apetrots mogen zijn en waarop we alle recht hebben om daar, na 40 jaar, een mooi feest van te maken.

In juni 2015 heeft het bestuur daarom de AC verzocht deze taak op zich te nemen en een jubileumcommissie samen te stellen uit de diverse commissies; clubhuis, jeugd, redactie alsook het bestuur.

Het doel van deze club was een receptie en een feest te organiseren met daarbij de nodige communicatie, de jubileumuitgave van het Steigernieuws, de terreinaankleding en het verzamelen en tentoonstellen van historisch materiaal.

De receptie, waarvoor uitnodigingen zijn verstuurd naar de gemeente, het watersportverbond, omliggende watersportverenigingen, omwonenden en oud-leden vond plaats op 24 april. Onder het genot van een drankje en een hapje zijn naast de officiële toespraken en gelukswensen vooral ook oude herinneringen opgehaald.

De aanloop naar het feest heeft aanvankelijk nogal wat hoofdbrekens gekost. De partyboot was niet haalbaar binnen het gestelde budget, een feesttent op eigen terrein leek in eerste instantie ook budgettair niet haalbaar, waarna de minst aantrekkelijk optie, een feestzaal, in zicht kwam. Dankzij de volhardende zoektocht van een van de commissieleden, Henk Wuestman, zijn we er tenslotte toch in geslaagd een feesttent neer te zetten voor een zeer acceptabel bedrag. Zo bleef er voldoende ruimte over om voor een lekkere hap, een drankje en live-muziek te zorgen. Naast de feesttent was er een tent ingericht met een expositie van historisch materiaal. De jeugdzeilafdeling had een eigen stand en presentatie met hun materiaal. Het terrein gaf een feestelijke aanblik. Tegelijk met het feest werd ook het vaarseizoen geopend waarbij de oud-havenmeesters onder luid hoorgeschal van drie jachthoornblazers de vlaggen voor het vaarseizoen 2015 hesen.

Kortom, wij kunnen terugzien op een zeer geslaagde jubileumviering, waarover nog vaak is en zal worden nagepraat

Overige activiteiten.

De gebruikelijke sluiting van het vaarseizoen vond plaats op zondag 11 oktober. Een goed bezochte sluiting, ditmaal met een Italiaans accent. De geplande moonlightcruise kon helaas geen doorgang vinden wegens gebrek aan voldoende belangstelling. Met een opgave van 7 deelnemers is het geen activiteit om een publiekstrekker te zijn en is het daarom afgelast.

De Sinterklaasvloot is ook dit jaar weer uitgevaren op 14 november naar Rheden met vier boten en de Sinterklaasboot. Laag water maakte het aan wal gaan van de Sint wat lastiger, de laagste kade tegenover de Meteor was op dat moment nog 3,6 meter boven het water. Ondanks dat de Sint wel wat gewend is op de daken, was dit toch een niet te nemen hindernis zodat moest worden uitgeweken naar de stalen trap voor de Meteor. Met behulp van de ponton uit de haven was de wal wel bereikbaar voor de goedheiligman en zijn gevolg.

Op 21 november is dezelfde actie nogmaals uitgevoerd voor de bewoners en kinderschare in de Steeg.

Bezetting van de Activiteitencommissie.

Soms zit het tegen, soms zit het mee. Bij de vorige versterking van de Activiteitencommissie is er meer dan een jaar gelobbyd voordat we uiteindelijk succes hadden, nu komen er zomaar drie kersverse leden uit de lucht (oké, niet letterlijk) vallen, die de uitdaging aan willen gaan om mooie activiteiten voor de leden te gaan bedenken. Wij wensen hun hierbij heel veel succes. De persoonlijke introductie wordt in het volgende Steigernieuws opgenomen.

Activiteiten in het komend winterseizoen.

Er is een aantal zaken in voorbereiding die deels op de zondagmiddag gaan plaats vinden, zoals video, miniatuurbouw en een hapje/drankje. Op de woensdagavond een inleiding van het Watersportverbond en mogelijk cursus(sen). Omdat hier nog geen concrete afspraken over zijn vastgelegd volgen nadere mededelingen. Houd daarom de publicatieborden, de mail en de website goed in de gaten.

De Optimist

In het voorjaar, halverwege april gaan de zeillessen in de Optimisten weer van start bij WSV De Engel. Een optimist is een klein eenpersoons zeilbootje voor de jeugd. Het bootje is 2 meter 30 lang en 1 meter 15 breed en is bedoeld voor de jeugd van 8 tot 12 jaar.

De geschiedenis van de Optimist

De optimist is 67 jaar geleden voor het eerst bedacht in Amerika door Clark Mills van de Optimist Club Clearwater, een vereniging die sinds 1919 jeugdactiviteiten organiseert. De kinderen hielden daar wedstrijden met karretjes, die ze zeepkisten noemden. Er gebeurden veel ongelukken op straat mee. Clark bedacht dat het misschien ook op het water kon en dat dat een stuk veiliger zou zijn.



Kolonel Cliff McKay van de Optimist Club Clearwater, gaf Clark Mills de opdracht een lichte en veilige boot te ontwerpen voor een jeugdzeilprogramma in plaats van de 'zeepkar'. Deze boot moest eenvoudig door de vaders te bouwen zijn en mocht niet meer kosten dan 50 dollar. Dit om het zeilen voor iedereen toegankelijk te houden.

Clark ontwierp een klein maar stabiel bootje, waarvan de eerste in 1948 werd gebouwd. Door de Optimist van een platte neus te voorzien, wist hij de benodigde hoeveelheid hout te beperken, en wist hij de kostprijs op 47,50 dollar te houden. Dit bootje werd OPTIMIST genoemd. Rond Clearwater werd de Optimist al snel een populaire klasse. Het had een gordijnroer als mast en een zeiltje van drie vierkante meter. De jeugdclub die deze wedstrijd wilde organiseren heette "de Optimisten". Zo kwam het bootje aan zijn naam. Al snel hadden ze een hoop bootjes waarin veel kinderen van jeugdclub De Optimisten zeilen konden leren. In 1954 voeren er al 1500 Optimisten rond in Amerika.

In 1954 zag Axel Damgaard, schipper van de Deense driemaster de "Cristian Radich", toevallig een Optimist bij een zeilvereniging in Florida, toen hij met zijn schip in Amerika aanmeerde. Hij vond ze zo leuk dat hij de bouwtekeningen mee nam naar Europa.

Inmiddels zijn de optimisten over de hele wereld populair en worden er wedstrijden mee gevaren. Er zijn nu inmiddels 150 duizend Optimisten verspreid over 100 landen die wedstrijdzeilen. Van geen andere soort boot zijn er zoveel. Met de opening van de Olympische zeilwedstrijden in Kiel (Duitsland) krijgt de Optimist internationale aandacht en begint verdere verspreiding over de wereld. In 1965 werd het eerste wereldkampioenschap georganiseerd.

Het jeugdzeilen.

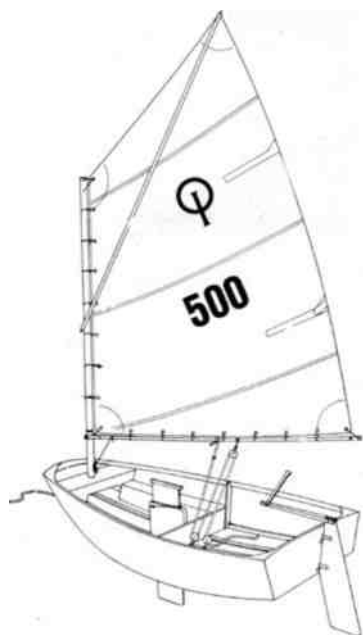
Zeilen zul je als iedere sport moeten leren. Er zijn een paar manieren. Je kunt bijvoorbeeld naar een zeilschool gaan. Of je meldt je aan bij WSV De Engel.

Om veilig te kunnen zeilen is het belangrijk dat je een opleiding volgt en je diploma's haalt. Er zijn verenigingen, zoals WSV De Engel waar je tijdens weekenden of door de week kan leren zeilen. Je leert er de technieken van het zeilen en de verkeersregels op het water.

Onze vereniging volgt in grote lijnen het programma van de CWO.

CWO betekent Commissie Watersport Opleidingen. Het lesprogramma van WSV De Engel is bedoeld voor kinderen die nog nooit gezeild hebben. Je leert de begindingen van het zeilen zoals het op- en

aftuigen van de boot, het sturen, de bediening van de zeilen en het overstag gaan. Ook leer je verschillende knopen te maken. En je krijgt theorie over veiligheid en enkele vaarregels op het water. Met dit diploma kun je varen in rustig vaarwater met een matige wind van windkracht 3. Je leert ook al wat moeilijkere dingen zoals tegen de wind in opkruisen en het afmeren van de boot.



De onderdelen van de Optimist.

- De voorkant van de Optimist heet boeg.
- Het is een zeilboot dus het heeft een zeil, dat vast zit aan de mast.
- Er is ook een stok die houdt het zeil omhoog. Dat is niet de mast maar de spriet.
- Onder het zeil is ook nog een stok, die heet de giek
- Er zit ook altijd een vlaggetje in de mast. Dat heet een vaantje. Hiermee kan je zien waar de wind vandaan komt.
- In een Optimist is een kast, de zwaardkast. Daar moet het zwaard in.
- Het zwaard steekt ongeveer 70 centimeter onder water en zorgt dat je niet wegdrijft en niet zo makkelijk omslaat.
- En dan heb je nog het roer. Hier stuur je mee.

Lijkt het je leuk om ook zeilen te leren? Meld je dan aan. We starten half april en we hebben iedere week een les. Voor de zomervakantie kun jij dan zeilen in een Optimist.

Watersportvereniging De Engel in Rheden.

Jeugdzeilcommissie

Voor informatie of aanmelden:

Bel met Marlies Lingeman 06 11443677

Of mail met jeugdcommissie@wsvdeengel.nl of wim.lingeman@hetnet.nl

What's in a name?

door Peter Visser

Veel schepen hebben intrigerende namen. In deze rubriek wordt leden van De Engel gevraagd de naam van hun schip te verklaren. Hieronder volgt het merkwaardige verhaal van de naamgeving van de PJENG, de Dutch Tender van de fam. Wilbrennik.

In 1878 werd de grootvader van Basil Wilbrennik geboren. Zijn doopnaam was Pierre. Deze Pierre had een Chinese grootmoeder, die de R aan het eind van een woord niet kon uitspreken. Zij noemde hem daardoor Pieng. En zo werd Pierre de rest van zijn leven Pieng genoemd.

In 1923 kocht Basils grootvader uit een sloop van een pand aan een van de Amsterdamse grachten een wandschildering. Groot formaat: 100 x 130 cm. Hij liet het in zijn Haagse woning boven de schouw monteren. In 1943 stierf grootvader aan een longontsteking. Kort na de oorlog verkocht zijn vrouw het huis om zelf kleiner te gaan wonen en het schilderij kwam bij Basils ouders waar het in de eetkamer een groot deel van de muur in beslag nam. Er werd wel eens gespeculeerd over herkomst, tijdsperiode en schilder, maar het bleef bij een vermoeden. Nadat in 1993 de beide ouders van Basil waren overleden kwam het schilderij in bezit van Basil en zijn vrouw. Aanvankelijk hing het in Arnhem aan de muur van hun eetkamer. Maar al gauw

begon het te kriebelen en wilden zij er meer van weten. Zij kwamen in contact met de toenmalige directeur van het Frans Halsmuseum, die er onmiddellijk ideeën over had en het dateerde en toeschreef aan een schilder uit de 17e eeuw, ene Van Loo. Hij vertelde ook voor welk bedrag zij het maar beter konden laten verzekeren. Dat leidde er echter toe dat de fam. Wilbrennik het toen heeft uitgeleend aan het Frans Halsmuseum, waar het een aantal jaren heeft gehangen in de zaal waar het bekende poppenhuis staat. Na een directiewisseling werd het schilderij van de muur gehaald en in depot genomen: het paste niet in de collectie zoals de conservator zich die voorstelde.

Toen begon het toch weer te kriebelen. Dat was toch zonde van zo'n werk, dat het in de opslag stond. Uiteindelijk hebben is er besloten dat zij liever een schip in het water hadden, dan een schilderij aan de muur. Het schilderij werd bij Christies in London verkocht. En zij kochten ...: natuurlijk! **PJENG.**

Echter, nu geschreven met een j in plaats van een i om een verkeerde uitspraak te voorkomen.





Nieuws over de Website

Het is een goede gewoonte om tijdens de algemene vergadering iets te vertellen over de website. Een praktische bijkomstigheid is dat er direct respons komt op vragen en onduidelijkheden ter plaatse kunnen worden opgelost.

Zo stelde ik de tijdens de vergadering van 31 november jl. de vraag hoeveel van de aanwezigen wel eens op onze website kijken. Gelukkig kon (ik schat zo'n 90 %) hier positief op reageren. Dat lijkt een mooi resultaat, zou je zeggen, maar tussen 'wel eens op de website kijken' en zelf inloggen en er 'actief iets mee doen', zit een wereld van verschil. Om wat meer zicht op het gebruik binnen onze vereniging te krijgen heb ik de statistieken er maar eens op nageslagen. Dat gaf het volgende beeld.

Van de 229 geregistreerde leden zijn er 15 die geen e-mail adres hebben en geen gebruik maken van Internet. Maar liefst 147 personen hebben nog nooit als lid ingelogd. Dat laatste wil overigens niet zeggen dat zij nog nooit op de site hebben gekeken maar geeft aan dat zij klaarblijkelijk voldoende informatie hebben aan de informatie welke openbaar toegankelijk is. De rest van de leden (dat zijn er dus 82), maken regelmatig gebruik van de informatie die alleen voor leden toegankelijk is.

Tja, je kunt natuurlijk afvragen: "Wat is nu de conclusie?"

Welnu, als beheerder van de website zou ik zeggen: "Jammer dat die 147 personen zoveel nuttige informatie laten liggen." Want het is natuurlijk best de moeite waard om zo nu en dan wèl in het (alleen) 'Voor leden' toegankelijke gedeelte te kijken. De informatie die daar is te vinden is vaak nuttig en soms onmisbaar. Voor de webbeheerder blijft dit een extra aandachtspunt.

Ik kan begrijpen dat niet iedereen staat te trappelen als het om Internet-gerelateerde zaken gaat. De motivatie voor het webbeheer wordt daarom des te groter om het voor een groot deel van onze leden toch aantrekkelijk te maken. Daarom proberen we zoveel mogelijk actuele zaken te laten zien. Een voorbeeld is de agenda op de homepage waar we een goed beeld krijgen van alle geplande activiteiten. Verder geven we ook op de homepage in het kort weer welke informatie voor u van belang kan zijn en wat er zoal voor actueel nieuws is te melden. Tot slot blijft natuurlijk de mogelijkheid om via een e-mail aan alle leden (behalve de 15 eerder genoemde leden zonder e-mailadres) informatie over te brengen.

Met dit inkijkje in het webbeheer hoop ik dat sommigen van u ideeën willen aanleveren om onze website nog aantrekkelijker te maken. Ook als u er meer over wilt weten en/of wilt meepraten, bent u van harte welkom en hoor ik dat graag via webbeheer@wsvdeengel.nl

MAGIC TOUCH – de tweede haal

door Basil Wilbreninck

Wij krijgen voor het eerst onze 9 maanden jonge kleindochter te logeren. Voor mij een goede reden om nog eens even aan boord van Pjeng te stappen om mijn fotoestel op te halen. Ach, ik rij even naar De Engel, wat drukknopen van het dekzeil los en ik ben zo binnen. Fotoestel tevoorschijn gehaald, nog even kijken met de zaklamp onderdeks of alles droog en in orde is, en gauw weer van boord. Zeiltje terug, drukknopen dicht, ziezo, allemaal voormekaar.



Vijfentwintig meter verderop vraag ik me af of ik de zaklamp wel weer heb uitgedaan, of ligt die daar nog vrolijk te branden? (Dit gebeurt overigens talloze keren met soortgelijke twijfels over afsluiters, gaskranen, hoofdschakelaars, etc.). Dus gauw nog even terug. Zeil weer helemaal los? Nou nee, kan net zo goed even op het hoekje een paar knopen los doen en er onderdoor kruipen. Gaat ook prima. Ja hoor, lampje is netjes uit, alles in orde. Dus wurm ik me weer door de krappe opening van het dekzeil. En dan gebeurt het.

Mijn bril blijft achter een randje van het zeil haken terwijl ik mijn hoofd net buiten boord steek. Ik zie hem vallen, grijp te laat toe, zie hem dan met een klein bescheiden plonsje tussen schip en steiger verdwijnen. (#*%@%\$\$\$!!!!) !

Het eerste wat door mijn hoofd gaat: "Die ben ik kwijt". Net nieuwe glazen, zul je altijd zien. In de loop der jaren nonchalant geworden en het brillentouwtje ontbreekt de laatste tijd steeds vaker. Helemaal als je alleen maar even... De tranen staan in mijn ogen. Hoe kan ik zo stom zijn! Is er een kans hem terug te vinden?



Ik loop naar het havenkantoor waar Henk Wuestman de honneurs waarneemt. Die weet onmiddellijk een 4 meter lange koolstof mast met een driehoekig visnet van 60x60x60 cm te vinden. En daarmee naar Pjeng. Waar? Daar, precies waar de sluiting van de tros aan de steiger zit. Ja, maar dat ding kan overal heen dwarrelen.

Dus wordt het zoeken breed opgezet. Henk haalt het net in een ruime omtrek meermalen over de modder die zich op 2,5 meter diepte bevindt. Dan doe ik een aantal pogingen. Inmiddels willen voorbijgangers ook wel een beurt. Die krijgen ze. Dan Henk weer. En ik. Ik word er gek van. Dit gaat nooit lukken. Weer een voorbijganger. Heb je het daar al geprobeerd? Laat mij eens? Niks. Ten einde raad besluit ik na ruim een half uur dat het welletjes is. De modder is inmiddels zo opgerakeld dat die bril er wel diep onder zal liggen. Henk pakt de lange stok weer op om hem terug te brengen, als Ronald Kroonsberg er net aan komt lopen. Wat is hier aan de hand? O, maar ik heb nog geen beurt gehad. Dus ook aan hem precies aangewezen waar de bril te water ging. Hij doet een haal en vertelt daarbij dat hij eens eerder zoiets bij de hand heeft gehad. Bril van een dame. Bij de tweede haal had-ie hem... Zijn haal komt boven zonder resultaat. Een tweede haal dan. Langzaam schuifelt hij het net over de bodem en haalt het op. En daar, tussen wier en schelpjes en stengels ligt een bril! Mijn bril! Bij de tweede haal! Voor de tweede keer staan me de tranen in de ogen. Gered! Hoe is het mogelijk!



En Ronald zei het nog: "Bij de tweede haal..." – MAGIC TOUCH

Moraal van het verhaal: iets te water gegaan? Niet aankomen! Eerst Ronald halen. En toch ook maar weer een brillentouwtje ☺

Henk en Ronald hebben me nog even van de schrik laten bekomen met een kop koffie. Hulde aan hen en ook aan al die voorbijkomende helpers.

Wat is het fijn om bij De Engel lid te zijn.



Souterrain de Riqueval (Fr.)

door Ronald Kroonsberg

Iedereen die in Frankrijk gaat varen krijgt er mee te maken: de tunnel.

Een kanaal kan nl. niet over de hoogste heuveltoppen heen omdat daar geen toevoer van water door beken of riviertjes is en er aan het eind van de 16^e eeuw ook nog geen goede pompen waren.

Een kanaal moest dus onder het niveau van een natuurlijke bron blijven. Hoe kom je dan naar de andere kant van de heuvel als je er ook niet omheen kan? Nu, er doorheen dan maar. Zo geschiedde het ook bij het Souterrain de Riqueval in het kanaal St. Quentin.

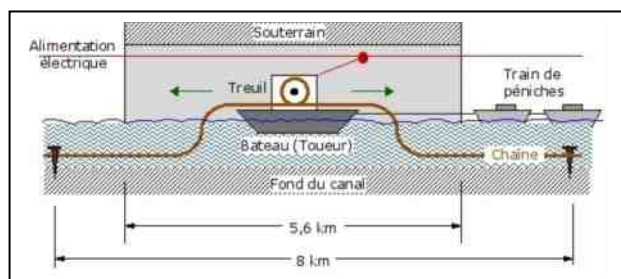
Al in 1768 voorziet een eerste project erin om een tunnel van 13,7 km aan te leggen tussen Le Tronquoy en Vendhuille. Als bijna de gehele gang is gegraven (met de hand!) wordt het werk onderbroken. De reden hiervan is niet bekend.

In 1801 start Napoleon 1 het project opnieuw. Uiteindelijk werden er twee onderaardse gangen gegraven, één van 1098 m bij Le Tronquoy, het Souterrain de Lesdins (kvr 42/43) en één van 5670 m in Bellicourt, het Souterrain de Riqueval (kvr 28/35).

Aangezien de boten toen nog gejaagd werden (vaak door vrouw en kinderen van de schipper), werden deze in het begin door 7 à 8 mannen door de tunnel van Riqueval getrokken, die hier 12 à 14 uur voor nodig hadden om de tunnel van Riqueval door te gaan. Dit duurde natuurlijk te lang, dus de mannen werden vervangen door een kettingsleper, welke werd aangedreven door 7 à 8 paarden.

Daarna verscheen de door stoom aangedreven kettingsleper. Dit was een goed idee, maar het had één groot nadeel. Er bleken nl. schippers de tunneltocht niet te overleven door rookvergiftiging. Dat was natuurlijk ook niet de bedoeling.

Daarom werd vanaf 1906 de sleper voorzien van een elektrische aandrijving, die via een stroomafnemer en draden aan het tunnelplafond (zoals bij de Arnhemse trolleybus) zijn energie ontving. Dit werkte bevredigend en de doorvaarttijd werd drastisch verkort.



De kettingsleepboot is een speciale boot die wordt voortbewogen door zich met behulp van een aan boord staande elektrische lier voort te trekken langs een 8 km lange ketting die op de bodem van het kanaal ligt en aan elk uiteinde is vastgemaakt.



De boot is ontworpen om een trein van dertig (30!) aken te trekken bij een gemiddelde snelheid van 2,5 km/u. Het duurde nu nog maar ruim 2 uur om de tunnel van Riqueval door te gaan. Voor de schippers betekende dat 2 uur slapen, de aken (later 38 x 4,5 m spitsen) liepen vanzelf langs de wrijfhouten in de tunnel. Sturen was dus niet nodig.

Ook nu nog gaat de doortocht door deze tunnel achter de "toueur électrique", maar meestal nog maar met 1 spits of 1 à 2 jachtjes. De tocht duurt dan 1,5 uur.

Met een jacht moet je wel blijven sturen, omdat je geen 5,67 km langs een houten balk wilt schuren. Dat is heel slecht voor de lak. Maar met gestopte motor (verplicht) en een waterrem (bijv. de puts) achter de boot gaat het prima.

Wil je dit ook eens beleven, wacht dan niet te lang. De kettingboot is oud en waarschijnlijk zal hij bij dure reparaties wel eens uit de vaart genomen kunnen worden.



De kleine extra betaling van € 22,- weegt waarschijnlijk niet op tegen de kosten van onderhoud en salaris van 2 man personeel. Om dit ook eens mee te maken vaar je de route door Frankrijk via de Schelde (l'Escaut op z'n Frans), Canal St. Quentin, Canal de L'Oise à l'Aisne, Canal des Ardennes en via de Maas weer terug.

Een prachtige route met veel rust, weinig scheepvaart, mooie natuur.

Kom voor info rustig eens langs.



TEGELZETTERSBEDRIJF van der Teems vof

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

WWW.TEGELZETBEDRIJFVANDERTEEMS.NL



Zeilmakerij Reparatie Teunissen

Voor al uw bootafdekkingen,
tevens reparatie jachtzeilen.

Nijverheidsstraat 21B, 6987 EN Giesbeek - 0313-632150

www.zeilmakerijteunissen.eu

DE BUITEN ZAAK



ZEILMAKERIJ

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

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



TEUNISSEN MARITIEM

VOOR AL UW SCHEEPSELECTRONICA

Uitmaat 1B, 6987 ER Giesbeek - 06-646638360

www.teunissenmaritiem.nl

PANNEKOEKHUIS STRIJLAND



AL MEER DAN
55 JAAR EEN BEGRIP

PANNEKOEKHUIS
STRIJLAND

* Wij serveren 65 soorten
pannekoeken naar oud Hollands
familierecept en op ambachtelijke
wijze bereid

* Wij houden rekening met Uw
allergie- en/of dieetwensen
(o.a. lactose en glutenvrij)

* Airconditioning

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



Groenestraat 1 - Rheden - Tel.: 026-4951382

WWW.PANNEKOEKHUISSTRIJLAND.NL

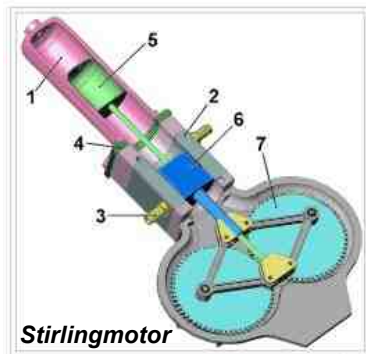
Gekke motoren

Samengesteld door Jan Huisman

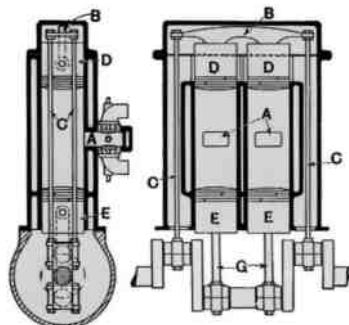
Aanleiding tot dit verhaal was een artikel en weekblad "Schuttevaer" over een nieuwe ontwikkeling: een motor met cilinders waarin twee zuigers tegengesteld bewegen. Zoiets doet de oude machinist denken: wat is daar nieuw aan? Wij kennen dit principe toch al jaren, hoe heeft men daar een nieuw patent op weten te verkrijgen? De Fransman zegt dat de historie zich herhaalt en dat geldt blijkbaar ook voor de techniek. Wij zeggen: oude wijn in nieuwe zakken.

We zijn er aan gewend dat motoren van auto's en schepen uitgevoerd zijn met cilinders, die een zuiger bevatten. Eén zuiger per cilinder, dat is normaal. De cilinders kunnen in lijn staan, of als V, boxer of ster uitgevoerd zijn, maar dan heb je alle smaken wel te pakken. Dit verhaal gaat over "gekke motoren", die het allemaal wat anders doen dan wat wij gewend zijn.

Een van de "gekke motoren" is ongetwijfeld de Stirlingmotor. Philips heeft tientallen jaren geprobeerd om deze motor commercieel haalbaar te maken, maar veel is het nooit geworden. Om de werking een beetje te begrijpen kun je het beste naar een animatie op Wikipedia kijken. Voor mij blijft de werking duister. De Stirlingmotor heeft twee zuigers in de cilinder, met ongelijk slagvolume.

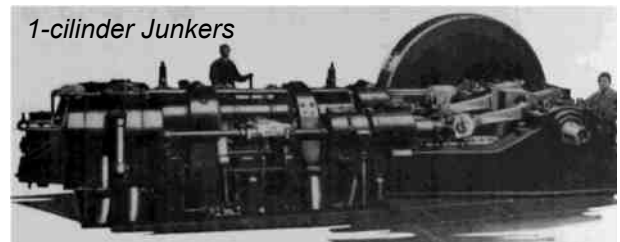


Al lang geleden, rond 1900, werd de eerste commerciële motor met twee tegengesteld bewegende zuigers per cilinder gebouwd door de Franse firma Gobron-Brillié. Dit was een benzinemotor, maar korte tijd daarna werd door de Rus Koreyvo een dieselmotor volgens hetzelfde concept gepatenteerd en als prototype

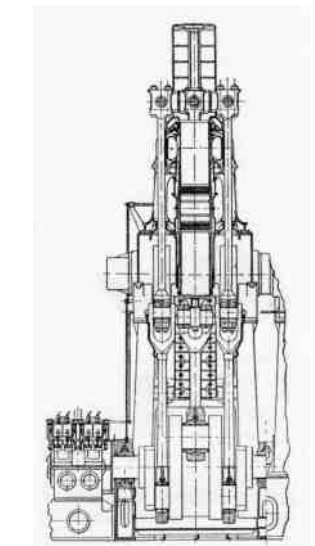


2-cilinder Gobron-Brillié

gebouwd. Deze motoren hadden twee zuigers per cilinder, die een krukas aandreven via aparte drijfstangen voor de boven- en de onderzuiger. De illustratie toont een 2-cilinder type met 2 drijfstangen voor de onderzuigers (G) en 2 voor de bovenzuigers (C). Een 1-cilinder model zou 3 drijfstangen hebben, 1 x G en 2 x C. De inspuiting van de brandstof gebeurde in het midden van de cilinder. De werking was volgens het tweetaktprincipe: de ene zuiger opende en sloot de inlaatpoorten, de andere de uitlaatpoorten. Zo kreeg men een langsspoeling van de cilinder, die zeer effectief is gebleken, ook in vele "normale" tweetakt-diesels die later gebouwd werden. Doordat er geen kleppen nodig waren bleef de motor betrekkelijk eenvoudig. De tegengesteld bewegende zuigers zorgden voor een goede balancering, zodat de motoren trillingsvrij werkten. De Franse motor werd ingebouwd in een Gobron-Brillié auto, die daarmee in 1903 een snelheid van 160 km/h bereikte.



Dat het niet bij kleine motoren bleef toont deze oude foto, met een motor die in 1910 bij machinefabriek Junkers in Aken gebouwd werd. Deze motor kan beschouwd worden als de voorloper van de later zo bekende verticale Doxford motor. Doxford bouwde scheepsmotoren voor de schepen die in op de eigen werf in Sunderland gebouwd werden, maar ook voor andere werven in Engeland. Later zijn deze motoren ook in Nederland gebouwd, door Wilton-Feyenoord. Op youtube zijn filmpjes te zien met een draaiende motor. Al die bewegende zuigers, stangen en slangen doen je denken aan het nog ontbreken van een Arboretgeving in die jaren. Levensgevaarlijk, die kringen.



Doxford scheepsmotor

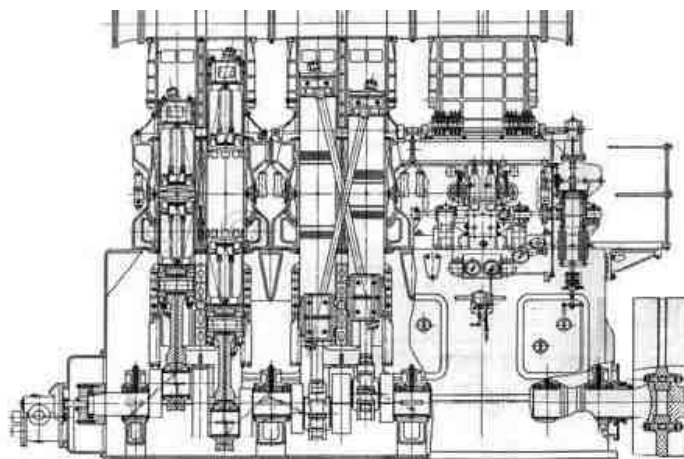
Maar het kan gekker. Zo ontwierp en bouwde Junkers in 1930 de JUMO motor, ook met tegengesteld bewegende zuigers in een cilinder, maar nu met twee krukassen aan de uiteinden, zodat er geen lange drijfstangen nodig waren. Het mechanische deel en de koeling en smering van deze motoren week daarom niet zo veel af van die van een gangbare motor. De JUMO 205 was een vliegtuigdieselmotor en hij werd op verschillende vliegtuigen toegepast. De foto toont een verticale uitvoering. Motoren, gebaseerd op dit principe, zijn nog tot 1998 gebouwd!



Junkers 6-cilinder vliegtuigdiesel

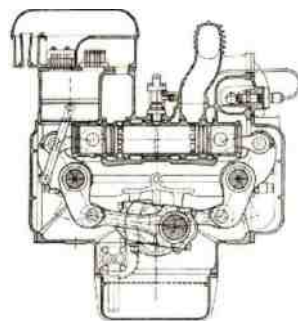
Wat te denken van een motor met het 2-takt en het 4-takt principe in een en dezelfde cilinder. Men spreekt daarom wel van een 6-takt motor, met twee zuigers, waarvan de een twee keer heen en weer gaat en de ander een keer, per cyclus. Zoek maar eens bij en.wikipedia.org naar "six-stroke engine".

Redelijk gek, maar toch als grote motor gebouwd, is een machine van Fullagar, die twee aan twee cilinders heeft met elk twee zuigers, tegengesteld bewogen door een krukas en... het kruishoofd van de buurman!



Fullagar met gekruiste zuigerstangen

Een ander concept op dit gebied is de motor met één krukas, maar met tuimelaars om de zuigers te bewegen, zoals de Sulzer ZG. Die tuimelaars lijken wat op de mechanismen waarmee de kleppen van een standaardmotor worden bediend, maar dan een stuk zwaarder. Ook bij dit type motor waren drijfwerk, smering en koeling vrij conventioneel.

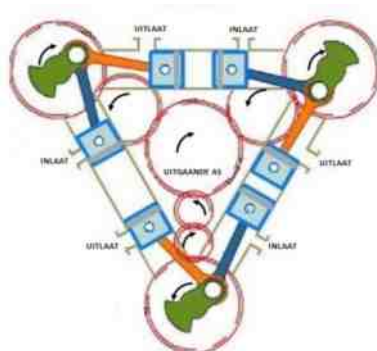


Sulzer ZG

Dit waren allemaal voorbeelden uit het verleden. Daarom was ik verbaasd dat er onder de namen OPOC (Opposed Piston Opposed Cylinder, Amerikaans, 460 kW) en Cox Power Train (Brits, 261 kW) iets "nieuws" aangekondigd werd, dat uit die oude doos afkomstig is.

Ik wil het niet gekker maken. Laat ik daarom afsluiten met een motor met één cilinder en één zuiger, die maar één kant op gaat en niet meer terugkeert, een zogenaamde ééntakt motor. Deze wordt meestal aangeduid met: kanon.

Spannend wordt het als je drie krukassen gebruikt inplaats van een of twee. Waarom men dat soort grappen uithaalt weet ik niet, maar het is verzonnen en gemaakt. Hoe meer krukassen hoe meer vreugde, zal men gedacht hebben. Het kan nog wel gekker.



Opgezaagde "cilinder" van een kanon

Bronnen: vele sites op het Internet.

Apfelstrudel



Ingrediënten voor 6 porties

- 1 pakje bladerdeeg
- 5 middelgrote zure appels
- Sap van een halve citroen
- 120 gram suiker
- 1 zakje vanillesuiker
- 1 theelepel kaneelpoeder
- 1 eetlepel bloem
- 90 gram rozijnen
- 1 ei, losgeklopt met 3 eetlepels melk
- Poedersuiker voor garnering



Bereidingswijze

1. Verwarm de oven voor op 220 graden.
2. Voor de vulling: schil de appels, snij ze in kwarten en daarna in dunne plakjes. Leg ze in een grote schaal en besprenkel met het citroensap.
3. Suiker, vanillesuiker, kaneel en bloem in een kleine kom mengen. Het meelmengsel door de appels mengen. Alles goed doorroeren. Daarna de rozijnen erdoor mengen.
4. Het bladerdeeg uitrollen tot een grote lap. De vulling in het midden over de hele lengte verspreiden (als je te veel vulling hebt, niet alles erin doen).
5. De bovenste flap deeg naar voren vouwen (over het mengsel). Besmeren met ei-melkmengsel en de onderste flap deeg eroverheen vouwen. Goed aandrukken. Ook de zijkanten goed dichtmaken, gebruik het ei-melkmengsel als kleefmiddel.
6. De strudel omdraaien zodat de mooie kant boven ligt. De strudel op een ingevette bakplaat leggen en bestrijken met het overgebleven ei-melkmengsel. De bovenkant een paar keer inprikken met een scherp mes, zodat de hete damp weg kan.
7. De strudel in het midden van de oven in 20 minuten bakken. De temperatuur lager zetten naar 190 graden en nog eens ongeveer 20 minuten goudbruin bakken.
8. Minstens 20 minuten laten afkoelen alvorens aan te snijden. Met poedersuiker bestrooien, bijvoorbeeld met slagroom of vanille-ijs serveren.



Glühwijn

Ingrediënten

- 1 liter soepele rode wijn (bijv. AH huiswijn rood)
- 1 citroen in partjes
- 1 sinaasappel in partjes
- 1 kaneelstokje
- 4 kruidnagels



Voedingswaarde (per eenpersoonsportie)

Energie: 175 kcal Eiwit 0 g Vet 0 g Koolhydraten: 9 g

Bereiden

Giet de rode wijn in een ruime pan en voeg citroen- en sinaasappelpartjes toe, een doormidden gebroken kaneelstokje en 4 kruidnagels. Verwarm het mengsel zachtjes (niet laten koken want dan verdampst de alcohol) en laat de smaken minimaal 15 minuten in de wijn trekken. Zeef de glühwein en roer er suiker naar smaak door.

Tip

Glühwein is ook geschikt om stoofpeertjes mee te maken. Of kook een restant glühwein met wat extra suiker in tot siroop. Lekker over roomijs met partjes peer.



JACHTWERF DOESBURG



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

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

www.jachtwerfdoesburg.nl
0313 472275

info@jachtwerfdoesburg.nl
Burg. Fl. v. Aspermontlaan 10 - Doesburg

PSTL
De Peerdestal

7 dagen per week open
vanaf 12.00 uur

Zutphensestraatweg 50 in Ellecom
T 0313 41 57 58 | info@peerdestal.nl
110 minuten van Circuit Velperbroek

www.peerdestal.nl

Bijzonder eten en drinken
Restaurant en feestlocatie



STEMERDING RHEDEN

Onderhoud aan huis en tuin
grondwerk en bestrating

06-53732774

www.stemerding-rheden.nl

Zin in lekker eten of een ijsje?

Cafetaria “De Linde”



Hoofdstraat 124
De Steeg
(Ca. 500 m van de Jachthaven)
Frieda Smees
026-4951736

Als kwaliteit uw keuze is!

Servicepost



Tevens beschikken wij over een
Mobiele snackwagen voor evenementen ed.

Record laagwaterperiode bij Rijn verbroken (bron: Rijkswaterstaat)

Nieuwsbericht - Gepubliceerd op: 10 nov. 2015.

Nederland kampt op dit moment met de langste aaneengesloten laagwaterperiode op de Rijn sinds 1976. Het record uit het extreem droge jaar 1976 was 120 dagen achtereen laagwater op de Rijn. Gisteren werd dat record verbroken.

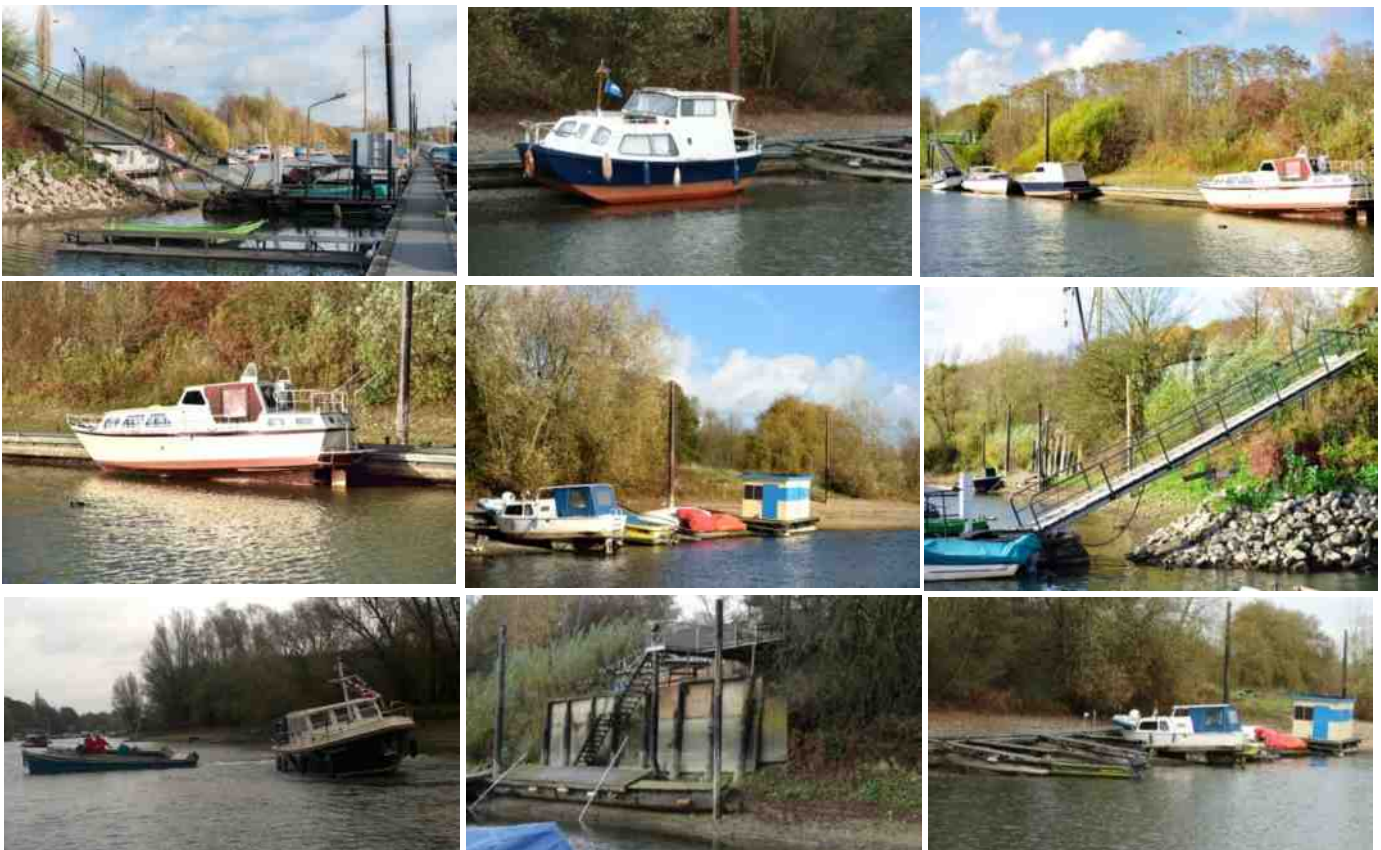
Achtergrond

Door een lange periode met weinig neerslag in het stroomgebied is de waterstand van de grote rivieren laag voor de tijd van het jaar. Via de Rijn komt er minder water ons land binnen dan normaal. Rijkswaterstaat spreekt van laagwater als er minder dan 1500 m³/s water bij Lobith ons land binnenkomt. In 1976 was de afvoer van de Rijn 120 dagen achtereen minder dan 1500 m³/s. Gisteren werd dat record verbroken en hebben we 121 dagen achtereen te maken met laagwater op de Rijn. De verwachting is dat de situatie de komende dagen nog aanhoudt.

Gevolgen scheepvaart en natuur

Door lage waterstanden is de diepgang op de rivieren verminderd. Schepen kunnen hierdoor minder lading vervoeren. Rijkswaterstaat adviseert schippers om de scheepvaartberichtgeving goed in de gaten te houden. Om water vast te houden zijn de stuwen op de Nederrijn gesloten. In Twente is de voorsluis van Sluis Eefde in gebruik. In Tiel staat de Prins Bernhardsluizen al sinds 18 juli open vanwege het lage water. Scheepvaart hoeft daar niet gesloten te worden.

De gevolgen voor de natuur zijn vooralsnog beperkt. Omdat het groeiseizoen ten einde is, is de watervraag door natuur en landbouw laag. Er is nog voldoende water om aan de watervraag van industrie en drinkwaterwinning te voldoen. Rijkswaterstaat en de waterschappen spoelen waar nodig extra door met zoet water om verzilting tegen te gaan. Laagwater in de rivieren kan ervoor zorgen dat zout zeewater verder het land kan indringen.



Foto's: Jan Eggink, Inge Kroonsberg en Alwine Berger

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**

Bezoek aan Europort

Sommige Engelleden zijn regelmatige beursgangers. De binnenvaartbeurs in Kalkar is daarbij populair, misschien vanwege het goede (gratis) eten dat men daar serveert, en de vele petjes en aanstekers die er te scoren zijn. Op 4 november was de beurs "Europort" in het Ahoygebouw in Rotterdam. Deze beurs is gericht op scheepsbouw en offshore. Een kleine delegatie uit Rheden toog er heen. Je moet een beroep opgeven bij het downloaden van de gratis toegangkaart, dus had een ieder een nautisch beroep verzonnen. Gerrit Jansen had "Watersport" op zijn badge, Jan Wieggers, "IJsselloods" en Jan Huisman, "Nautisch instructeur". Op de beurs waren indrukwekkende machines en sloopsonderdelen te zien, maar weinig of niets voor de watersporter. Toch bleef WSV De Engel in onze gedachten, bijvoorbeeld toen we op de stand van Liebherr een mooie ponton, met spudpalen en een diepreikende graafmachine aantreffen. Daarmee kan het ondiepte probleem op onze haven wel opgelost worden, dachten wij. Op de foto staat naast Jan Wieggers de heer Punt van Liebherr, die betwijfelde of aan ons wel een stuiver te verdienen viel. Wel kregen we alle drie een petje, met het verzoek om dat tot aan het eind van de beurshal te blijven dragen. Verder waren er vrijwel geen petjes te scoren op de verschillende stands. En het eten moest je zelf betalen.



Delegatie van WSV De Engel op de stand van Liebherr

Watersportverbond protesteert tegen heffing marifonie (van de redactie)

Het Watersportverbond heeft bezwaar gemaakt tegen de plannen voor een heffing op maritieme zenders, zoals marifoon (VHF), AIS en EPIRB. Het vindt dat zo'n heffing de veiligheid op het water in gevaar brengt. Maritieme zendapparatuur is in de ogen van het Watersportverbond onmisbaar voor de veiligheid op de Nederlandse waterwegen. De marifoon kan van levensbelang zijn. In geval van nood is het de beste manier om hulp in te roepen, een ander vaartuig te waarschuwen of eventueel een in nood verkerend schip te helpen.

Het Watersportverbond vreest dat de invoering van een jaarlijkse heffing voor de verplichte registratie zal leiden tot een afname van het gebruik van de marifoon door de kleinere recreatievaartuigen. Dit zal de onderlinge communicatie tussen beroepsvaart en recreatievaart niet ten goede komen en tot onveilige situaties leiden.

Het Watersport heeft zijn bezwaren kenbaar gemaakt via een brief aan de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu, die ook is ondertekend door Waterrecreatie Nederland. Het Watersportverbond en Waterrecreatie Nederland hopen hiermee de kwestie onder de aandacht van de Kamercommissie I&M te kunnen brengen en de verplichte heffing terug te dringen.

De heffing werd op Prinsjesdag bekend gemaakt en gaat in op 1 januari 2016.



AIS



VHF



EPIRB

www.vanbaaldrankenwinkel.nl



Volg ons op Facebook: Slijterij van Baal

Alles voor uw boot enzo:

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

VEEL MEER.



RHEDEN Groenestraat 63

WWW.RHEDEN.HUBO.NL

金城酒樓

CHINEES - I NDISCH RESTAURANT

De Gouden Muur

Veerweg 68 6991 GP Rheden
(026) 495 40 19



Mercatorweg 12, 6827 DC Arnhem

Tel.: 026-3614810 / Fax: 026-3612585

Openingstijden: op maandag t/m vrijdag van 08.00 tot 17.00 uur en op zaterdag van 09.00 tot 12.30 uur.

Website: www.komeet-accu.nl / E-mail: info@komeet-accu.nl

AL 85 JAAR DE VERTROUWDE NAAM VOOR LEVERING VAN ALLE TYPES (KOMEET, VARTA, DYNAC, WILCO):

- ACCU'S (voor alle toepassingen, zoals: auto's, motoren, golfcars, campers, heftrucks, vrachtwagens, boten, etc.)
- TRACTIEBATTERIJEN
- LADERS

UW VOORDELEN:

- ✓ ZEER SCHERPE PRIJZEN
- ✓ SNELLE LEVERING
- ✓ EIGEN BEZORG- EN SERVICEDIENST

EXTRA SERVICE:

Kom gerust bij ons langs. Wij meten uw accu GRATIS en geheel vrijblijvend door.

Contactpersoon: Henk Bruntink, rechtstreeks telefonisch bereikbaar onder mobiel nr. 06 - 83059620.



Dealer van o.a.

Highfield

Kalf

Lodestar

Oudhijzer

Talamex

Topcraft

Yamaha

Zodiac

BOOT- EN KAMPEERSHOP

Uw recreatiespecialist voor elk seizoen!

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

TIP: neem ook eens een kijkje op ons Occasionplein!

Rutgers Recreatie
Koeistraat 5a
6988 AA Lathum

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

www.rutgersrecreatie.nl
info@rutgersrecreatie.nl



Lekker buiten spelen...



Met behulp van de Bengel en de Kronkel (What's in a name?) worden de oude en nieuwe drijvers uit- en ingevaren. Als u dit Steigernieuws voor u heeft zijn de vier voor dit seizoen geplande drijvers inmiddels vervangen.



In verband met de voorbereidende werkzaamheden voor de nieuwe loopbrug worden de elektriciteitskabels geordend en verlegd. De foto links laat de roestige toestand onder de hoofdsteiger zien, met daarin een maaltje mosselen en een wat beknelde wifikabel. Rechts de klittenbos aan kabels die ontward moet worden.

Het ss “Rotterdam”, een bezoek waard

door een onzer verslaggevers

U hebt het allemaal kunnen lezen en horen: het financiële drama van het opknappen van het stoomschip “Rotterdam”. In een moment van groothedswaanzin heeft woningcorporatie Woonbron het schip gekocht, denkend dat het voor 6 miljoen te restaureren was, om er een hotel, een theater, een conferentiecentrum en een opleidingsinstituut te vestigen. De kosten liepen op van de geplande 6 miljoen tot 250 miljoen euro, onder andere omdat er heel veel asbest in het schip verwerkt was.

Nu is dat allemaal oud nieuws. Wat blijft is het feit dat er een prachtig schip, naar velen zeggen het mooiste schip dat ooit in Nederland gebouwd is, in Rotterdam-Katendrecht aan de kade ligt. Er is een hotel, er zijn conferentiezalen, het scheepstheater is regelmatig in gebruik en wat voor ons van belang is: het schip is te bezichtigen. Als je aankomt op de kade (3^e Katendrechtsehoofd) oogt het schip als een fors uitgevallen jacht.

Uw verslaggever deed de “Rotterdam Compleet Tour”. Voor 16 euro mag je dan overal komen waar het schip voor het publiek toegankelijk is. Daar hoort ook de machinekamer bij, onder leiding van een scheepswerktuigkundige die destijds zelf op

het schip gevaren heeft. De machinekamerbemanning bestond toen uit 70 man. Het schip en de machines er in waren blijkbaar degelijk gebouwd: in de 41 jaar dat het schip intensief gevaren heeft is alles blijven werken. Alles zit ook (weer) goed in de verf. Bij de Holland Amerika Lijn, de eerste eigenaar van het schip, was men gek op verven. Laag over laag, want afkrabben gaf te veel overlast voor de passagiers, dat deed men dus niet.

Behalve in de machinekamer en in de zalen, waar je een begeleider meekrijgt, kun je verder zelf in je eigen tempo het schip verkennen. Een audioset geeft op vele “ankerplaatsen” de nodige uitleg en wetenswaardigheden. Zo kun je wel een halve dag op het schip doorbrengen. Indrukwekkend zijn de prachtige zalen en het theater (voor 500 man). De brug, met een prachtig uitzicht over Rotterdam en de Maas, heeft nog de originele apparatuur, waaronder twee radars uit 1959!

Er was ook al een stuurautomaat, goed voor de route die het schip jarenlang voer: even de Noordzee uit en dan pakweg 250 graden sturen naar New York. Recht zo die gaat, noemen we dat, maar dan wel 8 dagen heen en 8 dagen terug.



Een vaartocht met een prachtige bestemming

Hennie & @Iwine Berger, MS Kluit

In 2013 zijn we min of meer bij toeval richting Berlijn gevaren. Het prachtige gebied boven Berlijn-Schwerin, het fantastische merengebied Meckelenburg-Seenplatte en de stad Berlijn zelf waren een mooie vaarervaring. We waren daar nog lang niet uit-gekeken en -gevaren.

Van insiders kregen we mooie verhalen te horen over het merengebied onder Berlijn. Voor ons een reden om dit gebied te gaan verkennen. Samen met onze vaarvrienden Anneke en Johannes bereidden wij het vaarplan in grote lijnen voor.

Dinsdag 19 mei 2015 varen de Dana en de Kluit weg uit Grouw. Het weer kon niet slechter, dus het kon alleen maar beter worden. We pakken de nieuwe route door Drenthe, de Veenvaart, om in Duitsland te komen.

De route via Groningen en Dollard naar Duitsland is vlotter te bevaren, maar is wat weersafhankelijk, de route door Drenthe hebben we nog nooit gedaan maar kost de nodige tijd door de vele sluizen en bruggetjes die bediend moeten worden. Leuk om een keer te doen, maar een volgende keer niet onze eerste keus! Zaterdag 23 mei zijn we in Duitsland en varen op het Dortmund-Emskanaal. Daar nemen we de route via het Küstenkanaal, waar helaas weinig overnachtingsmogelijkheden zijn. Wij besluiten om een stukje Elisabethfehn-

kanaal in te varen voor een stekje. Dat lukt ondanks de lage waterstand. Dan via de Hunte naar Oldenburg, een leuke stad om te winkelen en vervolgens de Weser op naar Bremen. Bremen is een prachtige stad om te verkennen en een paar dagen te verblijven.



In de wijk Schnoor, Bremen

Een aanrader is het wijk de Schnoor met pittoreske straatjes, ambachtelijke winkeltjes en leuke restaurantjes.

Helaas is het tijdens onze tocht over de Weser geen mooi weer, dat doet de leuke plaatsen die we aandoen geen recht. Via Hoya en Nienburg varen we naar Minden, daar moeten we door de schachtsluis met een verval van 13 meter. Een pittige sluis om te nemen, geen drijvende bolders, wel rondvaartboten met draaiende schroef. Fikse hagelbuien maken het er niet leuker op.



Voor de schachtsluis Minden

Zondag 31 mei vervolgen wij onze tocht over het Mittellandkanaal. Net voorbij Hannover varen we het Stiechkanal Misburg in en leggen aan bij de Hannoverscher Motorbootclub. Deze haven is een ware vesting met poorten en prikkeldraad, een voormalig militair terrein. Supervriendelijke ontvangst maar geen leuk plekje.

We vervolgen de route via Fallersleben en komen 2 juni aan in Haldensleben. Daar hebben we een dieseltankwagen geregeld. Een prima service welke we ook op de terugvaart bestellen. We eten heerlijk in het clubhuis. Een zeer gastvrije haven op onze route en een echte aanrader.

De volgende dag varen we op de kanaalbrug over de Elbe. Je krijgt een sein wanneer je over mag varen, bij voorkeur achter een beroepsschip aan. Dit wordt geregeld vanuit sluis Hohenwarte. De eerste sluis op het Mittellandkanaal met groot verval, maar wel met drijvende bolders.

We leggen aan bij een klein scheepswerfje in Burg met wat pas- en meetwerk en vooral veel klimwerk als je van de boot af wilt. Het aantrekkelijker haventje aan de overzijde is voor ons helaas niet meer toegankelijk.

Het is inmiddels vakantieweer en de route wordt steeds mooier! We varen door Zerben, Genthin en Wüsterlitz en leggen aan in Brandenburg aan de Havel. De temperatuur heeft inmiddels tropische waarden bereikt. Hoewel Brandenburg een prachtige plaats is, zijn in de haven niet alle zaken goed op orde. De havenmeester erkent dit en geeft ons korting op het liggeld. De havengelden zijn sowieso flink verhoogd sinds onze vorige tocht naar Duitsland. We gaan de BUGA bezoeken, een soort Floriade rond een aantal plaatsen aan de Havel en maken een wandeltocht langs prachtige thematuinen. Ook de Altstadt van Brandenburg is zeker een bezoek waard.

Zaterdag 6 juni varen we Potsdam binnen. Een wat onrustige haven met net nog twee ligplaatsen voor onze schepen, ver uit elkaar. Zondag krijgen we koffievisite. Grouwstervletvrienden Fritz en Hilke varen ook in de omgeving en leggen langs aan. Ook Marijke en Marten die we 3 jaar geleden ontmoet hebben op onze eerste tocht naar Berlijn hebben hun schip, de Belle, in Potsdam afgemeerd en komen buurten. Een feest van weerzien. Als de visite weer vertrokken is besluiten we nog een nacht in Potsdam te blijven, maar wel naar een andere haven te varen, zodat we ook de opgelopen was kunnen doen. We leggen aan bij Yachthafen Potsdam, gerund door Nederlanders Maria Ruge & Leendert Messchendorp. Prima faciliteiten.

Het weer blijft onverminderd prachtig als we maandag 8 juni onze tocht vervolgen naar een gebied waar we nog niet eerder gevaren hebben. We nemen de sluis Kleinmachnow en leggen bijtijds aan in Köpenick. Een leuke haven met een gezellig Gasthaus. Maar eerst even naar het centrum van Köpenick, want de GPS-ontvanger heeft de geest gegeven. We nemen op aanwijzing van de havenmeester de bus en belanden in een zeer druk centrum, maar vinden uiteindelijk niet waar we voor gekomen zijn. We eten 's avonds heerlijk in het Gasthaus! De volgende dag rijdt de vriendelijke havenmeester met Hennie naar een winkel in Berlijn waar hij een nieuwe GPS-ontvanger kan kopen. Hij laat Hennie vol trots de omgeving zien inclusief het maar niet afkomende nieuwe vliegveld Tempelhof.

We genieten van de prachtige omgeving waar we door varen: De Dahme, Spree, Grosser Muggelsee, Langersee en Zeuthenersee en

leggen wederom aan op een prachtig plekje in Zeuthen. 10 juni trekken we verder op de sprookjesachtige vaarroute. Krüpelsee, Dorgensee, Langersee, Wolzigersee. Net voor de sluis op Storkowerkanal zouden we diesel kunnen tanken volgens onze kaart, maar dat gaat helaas niet lukken.

Na de sluis Neue Muhle varen we op de Krimmelsee. Deze route wordt een heen en weertje van 90 km, maar zeer de moeite waard. Na nog wat sluizen varen we richting Bad Saarow aan de Scharmützelsee, het is daar net zo sprookjesachtig als het klinkt. Je waant je in een andere tijd, in een andere dimensie! SUPERMOOI.



Uitzicht vanuit de kuip op de Scharmützelsee

We worden ontvangen door Fritz en Hilke, die ons deze plek met klem hadden aanbevolen. We slaan lekkere spullen in en gaan gezamenlijk grillen op een aangelegde grillplatz bij het mooie haventje.

11 juni is Hennie jarig op deze mooie plek, met prachtig weer en zeer goed gezelschap wordt zijn verjaardag gevierd met lekkernijen bij de koffie en andere verwennerijen. We maken een prachtige fietstocht in de omgeving en gaan 's avonds heerlijk dineren op het terras van restaurant Park Café, met z'n zessen! Een foto van het bezoek van Angela Merkel in haar jonge jaren wordt ons vol trots getoond.

Het plan om via de Oder te varen en door een klein stukje Polen kan helaas niet doorgaan vanwege de lage waterstand in de Oder. Bad Saarow is voor deze reis onze verste bestemming. Als de wind goed staat kun je Polen ruiken! 12 juni vangen wij dus min of meer onze terugreis aan, maar we varen wel gedeeltelijk een andere route via de Elbe.

Wordt vervolgd.

Scheepvaartwinkel marine



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

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

openingstijden:

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



groothandel in scheepsmaterialen

online kijken en bestellen: www.scheepvaartwinkel.com

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

