



STEIGERNIEUWS



Winter 2024

Watersportvereniging De Engel



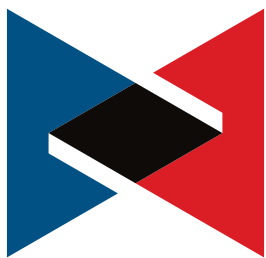
Dorigo-Rosbag

RAAMFOLIE & RECLAME



- Warmte-werende folie
- Naamstickers
- Striping

T. 026 -3193400
dorigo-rosbag.nl



hagenleewis installeert

Installatietechniek ▶ Elektrotechniek ▶ Klimaattechniek ▶ Beveiliging ▶



Gildestraat 16
6883 DB Velp
info@hagenleewis.nl
(026) 362 08 63

Steigernieuws



JAARGANG 46

WINTER 2024

Wat staat waar?



Infopagina	4
Van de voorzitter: vrijwilligers	5
Van de havenmeester	6
Nieuws over de website	7
Nieuwtjes van het brainstormteam	8
Sluiting Vaarseizoen met collage	9
Algemene Vergadering 18 november 2024	11
Kantelpunt	13
Brief aan het bestuur	15
De soap gaat door: ontwikkelingen lozingsverbod	17
Nieuwe avonturen met Elsientje	18
De laatste stoomschepen	21
Komt er een Liberty ship naar Nederland?	25
Steigernieuws motorenquiz 2024	26
Even terug op de zandschuit	27
Zelfflossers maakten Nederland groot	28
Is uw walstroomkabel in orde?	29

Bij de voorplaat: Inkijkje in het redactiekantoor waar het Steigernieuws gedurende vele jaren gemaakt is. De laserprinter is inmiddels naar de elektronische jachtvelden.

Redactioneel

Dit zal het laatste nummer zijn waar ik als redacteur aan meewerk. Na 14 jaar is de fut er een beetje uit, door gebrek aan kopij en doordat blijkbaar geen van de leden bereid is om de redactie te komen versterken. Zie mijn brief hierover elders in dit nummer. Ik dank alle leden/columnisten die wel interessante stukken hebben ingestuurd. In dit nummer treft u de restanten van mijn kopij-archief aan.

Jan Huisman

Wij wensen u fijne feestdagen en een gelukkig 2025.

De redactie:

Jan, Theo en Vincent.



Het nieuwe bestuur bij de aanvang van de Algemene Vergadering. Van links naar rechts:

Ewoud Coppers (voorzitter)

Ferry Nijhof (penningmeester a.i.)

Paul de Kinkelder (secretaris)

Faruk Kinran (lid)

Ben Poelen (lid)

Informatiepagina

Ereleden: D. Agelink †, H.P. Mooiman †

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

<u>Bestuur:</u>	Ewoud Coppers	voorzitter@wsvdeengel.nl	06 51844593	
	Paul de Kinkelder	secretaris@wsvdeengel.nl	06 23298100	
	Faruk Kinran	}	06 53538760	
	Ferry Nijhof		bestuur@wsvdeengel.nl	06 51391003
	Ben Poelen		06 22474916	
			06 54680539	
<u>Financiële administratie:</u>	Theo Weimar		06 41224290	
<u>Ledenadministratie:</u>	Dorine Willems-Mooiman			

Bankrekening WSV De Engel: NL47 RABO 0147 8082 94

Het aftredende bestuur heeft toestemming aan de algemene vergadering gevraagd om uit de nieuwe bestuursleden de voorzitter te laten kiezen en de andere functies onderling te verdelen. De nieuwe voorzitter en de secretaris zijn tijdens de algemene vergadering van 18 november voorgedragen en met een ruime meerderheid gekozen.

<u>Brainstormteam:</u>	Jolanda van Amersvoort	}	06 18883998	
	Ellen Mul		brainstormteam@wsvdeengel.nl	06 40171819
	Guus Mul		Attentie: het Brainstormteam heeft	06 40704688
	Bertha Smids		tijdens de aangeven dat men na het	06 28185310
		laatste evenement van dit jaar		
		wegens personeelsgebrek stopt.		

Ontwerp en uitvoering flyers: Jeroen Schutten

Beheerder de Engelenbak:

Guus Mul brainstormteam@wsvdeengel.nl 06 40704688

Redactiecommissie:

Jan Huisman steigernieuws@wsvdeengel.nl 06 40979679
Theo Weimar 06 54680539

VACATURES

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

Website:

Operationeel beheer: Jos van den Houten www.wsvdeengel.nl
webbeheer@wsvdeengel.nl06

Functioneel beheer: Ernst-Jan Bakker (AndreSoft Webdesign).

Coördinator zelfwerkzaamheid:

Ruben Willems coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl 06 20569709

Havenmeesters en gebruik kraan:

Hans Kramer havenmeester@wsvdeengel.nl 06 23821329

Bij afwezigheid vervangend havenmeesters: Ben Poelen en Dik Bosveld 06 23821329

Jeugdcommissie:

Bericht ontvangen van Tijmen Augustijn:

De jeugdcommissie is helaas opgehouden te bestaan.

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** (bestands grootte minstens 500 kB). Origineel beeld- of tekstmateriaal kan desgewenst door de redactie 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 van 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: vrijwilligers

Tijdens de Algemene Leden Vergadering hebben we vanuit het bestuur het belang van een actieve rol van de leden nogmaals benadrukt. Zonder vrijwilligers kan een vereniging niet bestaan.

We zien dat er op diverse vlakken inmiddels een groep leden druk bezig is met allerlei zaken op te pakken of gestaag voort te zetten, daar worden wij als bestuur blij van. Zo zien we op de zaterdag veel zaken opgepakt worden en hebben we enkele leden die samen met het bestuur willen gaan kijken hoe we de jeugd weer meer bij de vereniging kunnen betrekken.

De oproep tijdens de ALV was met name gericht op leden die aan de slag willen gaan met bar-diensten en beheer, activiteiten organiseren en het samenstellen van het Steigernieuws.

Er is na de ALV geen enkele aanmelding bij het bestuur binnen gekomen van leden om een actieve rol op te gaan pakken anders dan de leden die al bij ons bekend waren. Iedereen kan iets bijdragen aan de vereniging.

Dus daarom de vraag:

Wie willen er een actieve vrijwillige rol gaan spelen bij onze vereniging?

Meld je aan middels een mail aan het secretariaat en dan nemen wij contact met je op. Indien het aantal aanmeldingen onvoldoende blijft zullen we als bestuur samen met de actieve vrijwilligers op zoek gaan naar een andere invulling.

Steigernieuws

Aangezien er op dit moment geen opvolger voor Jan Huisman bij ons bekend is leest u mogelijk op dit moment de laatste papieren uitgave van het Steigernieuws.

Indien er zich geen lid aanmeldt om dit van Jan over te gaan nemen zullen we als bestuur gaan nadenken over een andere vorm van het delen van de inhoud uit het Steigernieuws.

Hierbij een oproep aan alle leden: Wie wil er een actieve rol spelen in het samenstellen van het Steigernieuws in de huidige vorm? Meld je dan aan via het secretariaat.

Het bestuur wil Jan Huisman enorm bedanken voor zijn inzet in alle jaren dat hij tijd, ziel en zaligheid heeft gestoken in ons Steigernieuws.

Van de bestuurstafel

Jubileumfeest 50 jaar WSV De Engel

Reserveer het in uw agenda: **In 2025 bestaat WSV De Engel 50 jaar en dat vieren we samen!**

- **Vrijdag 11 april 2025 > samen opbouwen**
- **Zaterdag 12 april 2025 > samen feesten**
- **Zondag 13 april 2025 > samen afbouwen**

Er wordt op dit moment door de jubileumcommissie hard gewerkt aan de invulling van het programma. We gaan er samen een onvergetelijke en gezellige dag van maken. Houdt uw mail in de gaten, meer informatie en tijden volgen nog. Wilt u meedenken of heeft u leuke ideeën, stuur dan een mail naar bestuur@wsvdeengel.nl

Met vriendelijke groet, Ferry Nijhof, bestuurslid WSV De Engel

Van de Havenmeester

door Hans Kramer

Het laatste Steigernieuws van de hand Jan Huisman.

Jammer, zeker als je je realiseert wat voor werk en tijd Jan er altijd heeft ingestoken, en zeker dat hij begon met een leuke ploeg, maar er langzaam steeds meer alleen voor kwam te staan.

Niet alleen het Steigernieuws, Jan heeft veel meer voor de vereniging gedaan, op technisch en elektragebied. In de DWW-ploeg heeft hij een grote bijdrage geleverd, maar ook deze ploeg dunde steeds verder uit.

Helaas is dat het moment van deze tijd en de verandering van de maatschappij. Hier ligt dan ook een behoorlijk pittige taak voor het nieuwe bestuur, dat zich nog weleens achter de oren zal krabben.

Gelukkig zijn er uit de DWW-ers nog een paar mensen over die het denkwerk doen, maar die fysiek ook een stapje terug doen.

Zo zijn we bezig de havenboot, die ongelofelijke diensten heeft bewezen, en waarvan we dachten dat hij eigenlijk niet meer zo nodig was, (wat een verkeerde gedachte bleek), weer up-to-date te maken, wat een behoorlijke klus is. Als eerste zijn we nu bezig de schroeftunnel/straalbuis te demonteren en te restaureren, die zat namelijk vol gaten (zie de fotoreeks hiernaast). Als het goed is ligt hij er met de opening weer picobello bij.

Als jullie dit lezen verblijf ik bij 28 graden in Kaapstad, Zuid-Afrika.

Maar ik wens jullie allen fijne feestdagen.

Hans



Nieuws over de Website



Het valt soms niet mee te bedenken dat de winter voor de deur staat, de temperaturen zijn heel afwisselend en regenbuien lijken soms erger dan voorheen. Nee, dit is geen weerpraatje maar een aanloop naar iets vergelijkbaars. "Hoezo?" zult u zeggen.

Welnu, bijna elke dag horen we wel iets over temperatuursverandering, opwarming van de aarde en de invloeden die dit heeft op de hoogte van het zeeniveau.

Als reden wordt o.a. het energieverbruik (en de uitstoot die dat veroorzaakt) genoemd.

De industrie, datacenters, maar ook wijzelf zijn behoorlijke energievragers, hetgeen als je het van wat dichterbij bekijkt ook best een kern van waarheid bevat.

Er wordt hard gewerkt om het gevraagde energieniveau te bereiken met windmolens, zonnepanelen, elektrische auto's enz. maar omdat heel veel apparaten tegenwoordig op elektriciteit werken valt het niet mee om dat allemaal bij te houden. En van alles wordt tegenwoordig bestuurd via Internet thuis, maar eigenlijk overal.

Veel besturingssystemen lopen via het web en ook sluizen en bruggen worden via een camera in de gaten gehouden en via Internet bediend. Natuurlijk moeten we ons eigen gebruik zoals sociale media, navigatie, enz. niet vergeten want ook dat loopt wereldwijd enorm op in de vraag naar datamogelijkheden. Steeds meer datacenters zijn nodig om aan die vraag te voldoen.

Om een indruk te geven; het datacenter dat in Zeewolde moest komen zou een verbruik (kWh) vragen dat gelijk staat aan dat van 460.000 gezinnen. Als je er vanuit gaat dat een gemiddeld huishouden zo'n 2.900 kWh per jaar verbruikt is niet moeilijk aan te geven dat zo'n datacenter 1,334 miljard kWh opslurpt.

Heeft u er wel eens bij stilgestaan wat u allemaal niet meer kan als het datanetwerk uitvalt? Meestal denk je er niet over na maar het heeft behoorlijk serieuze gevolgen als bijvoorbeeld niet de glasvezel/data kabel tussen Duitsland en Finland wordt stuk getrokken, maar als die hier in Nederland zou uitvallen?

Helemaal geen leuk idee zo vlak voor de kerstdagen, maar toch geen irreële gedachte.

Om dit verhaal toch nog een beetje positief af te sluiten is het misschien goed om toch nog maar een paar hele mooie kerstkaarsen bij de hand te houden. Die doen het ook zonder Internet.

Ik wens u hele gezonde en fijne kerstdagen en een goed begin van het nieuwe jaar.

Reacties op- en/of suggesties voor de website zijn hartelijk welkom op:

webbeheer@wsvdeengel.nl

Hartelijk gegroet,

Jos van den Houten,
Webbeheerder WSV De Engel

Nieuwtjes van het BST

Na een zeer geslaagde sluiting vaarseizoen met een voortreffelijk Italiaans buffet en een goede opkomst hebben we een mooi vaarseizoen afgesloten, dat iedereen natuurlijk op zijn eigen wijze heeft ingevuld.

Dit was ook de laatste activiteit voor Bertha in het BST. Nogmaals Bertha bedankt voor je inzet. We gaan je enthousiasme en goede ideeën zeker missen

Tja en dan ga je de winter in de en de boot blijft aan de steiger, wel of niet onder het zeil en de ander gaat op de kant. Ook voor het BST betekent het winterseizoen elke maand een activiteit organiseren zoals we bedacht hadden.

De eerste activiteit van het winterseizoen was een gezellige bingoavond in november. Natuurlijk hoef je niet perse van bingo te houden, het gaat uiteraard om de gezelligheid en samen zijn en bijkletsen. Helaas, helaas, waren er te weinig aanmeldingen en moesten we de bingoavond annuleren. Jammer maar niks aan te doen.

Frituur niet duur

De volgende activiteit en tevens de laatste van het jaar 2024 is het gezellig samenzijn op zondag 15 december onder het motto "Frituur niet duur".

We beginnen om 15 uur met koffie en thee met wat lekkers. Friet en snacks zijn die dag allemaal 1 euro....de vriezer moet leeg en op = op en weg = pech. (zie verder de aankondiging via mail en app).

2025

En dan staan we voor de uitdaging van het jaar 2025.

Jolanda van Amersvoort zal in januari het BST verlaten en Guus en Ellen Mul blijven dan alleen over. Zoals aangekondigd in de AV zullen we dat ook niet doen. Een vereniging is voor en van ons allemaal. We zullen er met elkaar weer nieuw leven in moeten blazen en wellicht ook andere

ideeën uitwerken. Dit kan alleen als er mensen zich gaan aanmelden voor het BST. Dan kunnen we samen met het bestuur kijken op welke wijze en met welke activiteiten we door kunnen gaan. Uiteraard zoeken we niet alleen mensen voor het BST maar ook voor bardiensten draaien.

Voor de nieuwkomers onder ons: Van opening vaarseizoen tot sluiting is de Engelenbak elke zondag geopend van 16-19 uur (snacks en friet kunnen besteld worden tot 18 uur). Na de sluiting vaarseizoen gaat de Engelenbak dicht en was het plan elke maand een leuke activiteit te organiseren. Dit om elkaar toch regelmatig even te kunnen zien en te spreken. Vorig winterseizoen was dat ook zeker succesvol en gezellig.

Echter, nu we er tegenaan lopen geen vrijwilligers meer te hebben voor het BST kan dit voorlopig geen doorgang vinden.

Kortom.....

Meld je en sluit je aan bij het BST en/of de bardienst. Dit kan via de mail of spreek een bestuurslid aan of natuurlijk een app naar Guus of Ellen.

Voor 2025 dus nog geen geplande activiteiten!!

De mededeling voor de nieuwjaarsreceptie zal via het bestuur komen !!

Rest nog Jolanda te bedanken voor alle inzet in het BST. Ook jou gaan we zeker missen!

Wij wensen jullie allen

Hele fijne feestdagen en een goed, gezond en mooi 2025.

Het Brainstormteam

Algemene Vergadering 18 november van de redactie

De AV van 18 november werd buitengewoon goed bezocht. Misschien om het nieuwe bestuur in actie te zien? Onderstaande foto's geven een impressie.



Sluiting vaarseizoen door Inge Kroonsberg

Het is helaas weer voorbij, het vaarseizoen van 2024, natuurlijk op een enkeling na die nog eens een ommetje over de plas wil gaan maken. In de week na de sluiting werden nog een paar dagen mooi weer voorspeld.

De dag begon met een klein zonnetje, helaas was die weer snel verdwenen. Voorafgaande aan de sluiting van het seizoen werden de nieuwe leden ontvangen en deze kregen een mooie presentatie door Henk Wuestman over het ontstaan van onze haven De Engel. Hans Kramer nam de nieuwe leden mee het terrein op zodat zij een goede indruk kregen van hoe, wat, wie en waar, altijd handig.

Om 15.00 u druppelde de eerste leden de kantine in, koffie en thee stond al klaar. Door de aangebouwde tent, voor onze rokers, was het niet al te warm in de kantine dus maar even de jas aanhouden. Het was, wat het weer betreft, een kil afscheid van het vaarseizoen.



Onze nieuwe voorzitter Ewoud Coppers vroeg ons allen mee naar buiten te gaan om, na een kleine toespraak, het strijken van de vlag mee te maken.

Het Brainstormteam stond al klaar om ons te voorzien van een kruidenbittertje, dat smaakte prima.

De middag was erg gezellig, er werden genoeg verhalen uitgewisseld en er werd kennisgemaakt met nieuwe leden. Ook hele jonge leden, de leden van de toekomst, die zich buitengewoon goed vermaakten.

Door omstandigheden werd het eten een uur later bezorgd, maar toen dat eenmaal arriveerde en werd klaargezet zag het er



zeer uitnodigend uit en de geur was voortreffelijk.

De kok van al die Italiaanse lekkernijen had dit alles goed in de hand door zijn manier van verwarmen en presenteren etc., helemaal top.

En toen kon er opgescheept worden, smullen maar..... de kleintjes eerst!





STEIN

INSTALLATIE EXPERTS

Tel. 026 - 36 45 544
info@steinarnhem.nl

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
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 19.30 uur geopend.
Wij sluiten om 20.00 uur.



AL MEER DAN
60 JAAR EEN BEGRIP

PANNEKOEKHUIS
STRIJLAND



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

Kantelpunt

door @Iwine Berger

Tijdens de algemene vergadering van 18 november jl. besepte ik dat WSV De Engel op een kantelpunt staat. Een nieuw bestuur gaf voor het eerst acte de préséance. De boodschap was: laten we het vooral leuk hebben met elkaar. Dat is als basis een goed streven.

Maar loslaten van vertrouwdheden valt niet altijd mee:

- **Het Steigernieuws!** Het ledenblad ter lering en vermaak. Mooie verhalen, verslagen, technische tips en wat al niet meer dat jarenlang bij de leden 4x per jaar in de bus gleeed. Een vanzelfsprekendheid. Jan Huisman, de laatste der Mohikanen van de redactie gaf aan dat hij een bericht had gestuurd naar het nieuwe bestuur om nogmaals aan te geven dat hij opvolging zoekt. Jan is teleurgesteld in de reacties en meldde dat dit nummer dat nu voor jullie ligt zijn laatste bijdrage is, dus de laatste uitgave. Het bestuur gaf aan naar nieuwe communicatiemiddelen te zoeken. Een mooi initiatief, ik hoop dat er weer een verbindend orgaan komt om elkaar op de hoogte te houden van wetenswaardigheden en gebeurtenissen. Maar het Steigernieuws moeten we vanaf 2025 missen. En je gaat het pas echt missen als het er nier meer is!
- De **DoorDeWeekseWerkploeg** is afgelopen jaar totaal ontbonden. Leeftijd en gezondheid zijn de oorzaken en geen nieuwe jonge aanwas, de reden dat deze geoliede machine de overalls aan de wilgen heeft gehangen. Vele klussen zijn door deze ploeg geklaard, met veel expertise en continuïteit. Ook hier wordt door het bestuur aangegeven op zoek te zijn naar een nieuwe vorm om de nodige klussen te klaren. Maar ook hier geldt: we gaan het pas missen als we voor grote technische uitdagingen staan. Een goed georganiseerde verplichte zelfwerkzaamheid zal een deel opvangen, maar waarschijnlijk ook het inhuren van professionals met alle financiële consequenties van dien.
- De sluiting van ons **clubhuis de Engelenbak** in de wintermaanden. Juist de maanden dat we elkaar minder op de steiger tegenkomen. Reden is dat vrijwilligers om de boel draaiende te houden afhaken en er geen nieuwe lichting klaar staat. Een uitdaging om dit weer vlot te trekken en dat ons clubhuis een prachtige ontmoetingsplek voor alle leden blijft. Verbinding.
- **Het havenmeesterschap** gaat op de schop. Goede plannen en inzet om dit vorm te geven hebben tot nu toe in de praktijk gefaald en geleid tot onrust. Ook hier geldt loslaten valt zwaar.

De toekomst is al begonnen en ik hoop van harte dat deze er zonnig gaat uitzien voor De Engel en dat de historie niet uit het oog verloren wordt! Als je weet waar je vandaan komt krijg je ook inzicht waar je (niet) naar toe wilt! Maar bovenal naar elkaar luisteren en samen de schouders eronder blijven zetten zodat onze WSV de goede kant op kantelt.



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

HSC

HAIR STYLING CENTER

Den Heuvel 40
6881 VE VELD
026 36 40 111

info@hairstylingcenter.nl
www.hairstylingcenter.nl



ACCUCENTRALE KOMEET

AL 90 jaar vertrouwde naam
voor levering accu's
tractiebatterijen
opladers

www.accucentralekomeet.nl

VESTIGINGS&AFHAALADRES
RONDWEG 3
6515 AS NIJMEGEN

INFO@ACCUCENTRALEKOMEET.NL

026 3614810



Dealervan o.a.

Highfield

Kalf

Lodestar

Oudhulizer

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



Onderstaande tekst is een samenvatting van mijn brief aan het bestuur.

Rheden, 13 oktober 2024

Betreft: Steigernieuws

Geacht bestuur,

Mijn redacteurschap bij het Steigernieuws begon met het winternummer van 2010. De redactie bestond uit 6 personen: Inge Kroonsberg, Harry Blok, Johan Miedema, Tonny Witte, Rob Dechering en mijzelf. Van deze personen zijn alleen Inge en ik nog lid van WSV De Engel.



Het eerste en het laatste nummer waar ik aan meewerkte

De advertenties werden gemaakt door Kees Lammers, nu ook geen lid meer. Nu maakt Vincent Koers de advertenties, maar hij is ook geen lid meer.

Na mijn beginperiode in de redactie zijn er redactieleden vertrokken. Wel heeft Peter Visser een aantal jaren goed werk verricht, maar hij is ook weg uit de vereniging.

Na het wegvallen val al die redactieleden maak ik het Steigernieuws al vele jaren in mijn eentje. Op zichzelf is dat niet zo'n probleem, want door de langjarige ervaring (ook met een ander clubblad) kan ik goed werken met de software van de drukker Editoo. Er doen zich echter enkele problemen voor.

1. Het is blijkbaar niet mogelijk om versterking van de redactie te krijgen. Ondanks oproepen in het blad en tijdens AV's reageert geen enkel lid op die oproepen. Alleen Theo Weimar heeft toegezegd mij te helpen met het corrigeren van kopij.
2. De aanlevering van kopij door de leden is onvoldoende. Hoewel ik de omvang van het blad altijd beperk tot 28 (vroeger soms wel 36) pagina's, krijg ik die niet gevuld met kopij uit de vereniging. Gevolg is dat ik zelf de meeste artikelen schrijf, en dat zou toch niet de bedoeling moeten zijn.
3. Voor het samenstellen van de advertenties is speciale software nodig, die ik niet bezit. Vincent Koers heeft die wel, maar ik weet niet hoe lang wij nog van zijn diensten gebruik kunnen maken.

Het bestuur zou kunnen kiezen uit een aantal alternatieven.

1. Het blad met minder pagina's maken en zonder advertenties. Om tevens het aantal redactiepagina's terug te brengen zou het blad dan 12 redactiepagina's moeten tellen (nu 17 excl. advertenties). De totale omvang van het blad wordt dan 16 pagina's.
2. Het blad minder vaak laten uitkomen. Dit zou niet voldoen aan het huidige contract met de adverteerders.
3. Het blad per december 2024 beëindigen. Het sterft dan na 46 jaar een natuurlijke dood door gebrek aan belangstelling bij de leden.

Een en ander overwegende zal mijn inbreng als redacteur eindigen bij het winternummer 2024. Ik heb het altijd met plezier gedaan, maar door bovenstaande problemen is de lol er een beetje af.

Met vriendelijke groet, Jan Huisman

JACHTWERF DOESBURG



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

sput- en schilderwerk - - ijzerwerk
boeg- en hekschroefbouw - - electra
scheepstimmerwerk - - motorinbouw/onderhoud
aangesloten bij NN schadeherstelnetwerk
bouwer van de MULTIVLET

www.jachtwerfdoesburg.nl
0313 472275

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



10 min van Velperbroek Circuit
Gezellig!

PSTL
De Peerdestal

Zutphensestraatweg 50 in Ellecom
T 0313 41 57 58
7 dagen per week vanaf 12.00 uur

Bijzonder eten en drinken
Restaurant en feestlocatie

www.peerdestal.nl

TRUCKHERSTEL

Lak voor uw boot nodig?
bij ons verkrijgbaar!

Dijkgraaf 26 Duiven T 026-3117706

Zin in lekker eten of een ijsje?
Cafetaria
“De Linde”

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

Als kwaliteit uw keuze is!

Servicepost

Tevens beschikken wij over een
Mobiele snackwagen voor evenementen ed.

De soap gaat door:

Ontwikkelingen lozingsverbod

Bron: Vaarwijzer Nieuwsbrief 2024 wk 41

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving voor. Die wijziging is erop gericht dat op een pleziervaartuig de afsluiter in de leiding tussen opvangtank/toilet en de huiddoorvoer in gesloten stand verzegeld moet zijn. Daarmee wordt lozing van ongezuiverd toiletwater voorkomen. Deze wijziging hangt al lange tijd als een donkere wolk boven de pleziervaart.

Het bestaande lozingsverbod van de grote boodschap door pleziervaartuigen staat in het Besluit activiteiten leefomgeving (BAL). In de praktijk blijkt handhaving nagenoeg onmogelijk en bestaat het vermoeden dat het verbod massaal overtreden wordt. Hoewel hiervoor harde bewijzen ontbreken heeft de Tweede Kamer destijds de minister min of meer gedwongen te kijken naar een aanscherping van het lozingsverbod door deze uit te breiden met de verplichting de buitenboordafsluiter te verzegelen.

Sindsdien zijn voorstellen gelanceerd hoe de nieuwe regeling er uit zou kunnen zien, is er een internetconsultatie gehouden en zijn de resultaten daarvan gepubliceerd. Ook is het tussentijds wel mogelijk geworden om het toiletwater aan boord te zuiveren als een schip is voorzien van een goedgekeurde zuiveringsinstallatie.

Foto rechts: Voorbeeld van het kleinste kamertje op een jacht. Kunt u zich voorstellen dat in deze ruimte, op alle jachten in Nederland, een ambtenaar een verzegeling aanbrengt op de overboordafsluiter? Zodra het jacht buitengaats geweest is en het zegel legaal is verwijderd, moet de verzegeling opnieuw. Een waanzinnig idee dat niet te handhaven is. Lees in de kennisbank van de webside in het artikel "Vuilwatertank" de oplossing die wij vele jaren met succes toegepast hebben op onze Hallberg Rassy 352 "Happy Hours".

Jan Huisman

En daarna werd het min of meer stil. Dat heeft op zich niets met het lozingsverbod van doen. Het BAL is ingewikkelde regelgeving waarin veel zaken staan. Ook op andere vlakken zijn wijzigingen nodig en dat maakt dat een wijziging veel meer tijd vraagt.

Het Omgevingsbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant en normaal gesproken wordt het daarna van kracht of wordt er een datum van inwerkingtreding genoemd. Bijzonder is echter dat dit wijzigingsbesluit open laat wanneer het in werking treedt. Hetgeen wellicht ook verklaart waarom u er nog nauwelijks iets over gehoord heeft.

In de toelichting bij het wijzigingsbesluit wordt met regelmaat verwezen naar het zegel en dat dit in de Omgevingsregeling is uitgewerkt. Dat blijkt niet juist. In de Omgevingsregeling wordt hier niets over gezegd. Dus hoe een en ander in zijn werk zal gaan en hoe dit voor schepen opgelost gaat worden die regelmatig op zee varen is dus nog onduidelijk. Wel is duidelijk dat het lozingsverbod en straks dus de verzegelingsplicht ook geldt voor buitenlandse schepen die op Nederlandse binnenwateren varen.

Eén klein lichtpuntje is wel dat het besluit bepaalt dat de verzegelingsplicht niet vóór 1 januari 2026 zal ingaan. Wanneer dan wel is nu nog niet te zeggen en zal dus afhangen van de minister en/of de Tweede Kamer hem op dit punt zal blijven opjutten.



Nieuwe avonturen met Elsientje

door Ellen Mul

Het is alweer ruim drie jaar geleden dat wij ons eerste bootje kochten.

Een Joda (Noorse Spitsgatter) van ruim 7 meter. Heel bijzonder was het om weer naar al die jaren terug te keren in de thuishaven. Vorig jaar zijn we er echt twee weken mee op vakantie geweest.

Met het idee dat we na ruim een week er wel genoeg van zouden hebben was het tegendeel waar.

Wat hebben we genoten van twee weken varen over de IJssel, Randmeren, Zwarte Water.

Veel herinneringen kwamen weer boven uit de tijd dat ik met mijn vader en moeder op de boot vakantie vierde.

Toch waren Guus en ik wel van mening dat de boot ~~toch wat te klein was~~ wat langere vakanties dus niet. Dus ja het is in 2022 zijn we 2022 zoek we op zoek naar wat meer ruimte dan op de Biesbos. Deze is de huidige boot.

We hebben de boot helemaal opnieuw laten spuiten en in het voorjaar van 2024 hebben we middels een kleine vakantie via de Biesbos de boot naar Rheden gevaren.

Er moest nog wel van alles aan gebeuren (en nog) maar we zijn er heel erg blij mee en zijn trots op onze boot!

Afgelopen zomer ging de eerste keer op vakantie.

De keuze was gevallen om de richting van Maastricht op te gaan.

Voor ons allebei de eerste keer een totaal andere kant op.

Met mijn ouders was de vaarroute altijd Overijssel, Drenthe, Friesland en Groningen.

Voor het eerst varen op de Waal en de Maas, wat een belevenis.

De eerste stop was een weekend Molenhoek.

Helaas kwamen we tot de ontdekking dat er ergens lekkage was en gezien het heldere water in het ruim dachten we aan de watertank. We hebben deze helemaal leeg



laten lopen en een jerrycan gekocht voor het water. We wisten ons best te redden, maar ja, handig is het niet.

De tweede stop was Gennep, een leuke en gezellige gastvrije haven. Daarna door naar Venlo, waar we eerst in de buitenhaven hebben aangemeerd. Daar bleek helaas dat

het heldere water plaats had gemaakt voor Maaswater. We wisten daar in contact te komen met een monteur en het vermoeden was dat het koord (pakkingkoord Red.) bij de schroefas aan vervanging toe was. Dit is een noodreparatie geweest, maar we hebben ons ermee kunnen redden. Na twee nachten daar zijn we doorgevaren naar de recreatieplas van Asselt, net een klein stukje voor Roermond. Het was er rustig en we hebben genoten van de natuur en lekker zwemmen. We boften ontzettend met het weer. Heerlijk om lekker te ontspannen en tot rust te komen. Na twee dagen hebben we toch besloten niet verder richting Maastricht te gaan maar rustig aan weer de terugreis in te zetten. De lekkage was wel veel minder maar toch niet helemaal verholpen. We besloten om twee nachtjes in Venlo in de stadshaven te gaan liggen. Ook een erg leuke belevenis. Je kunt heerlijk de stad in, een terrasje pakken en uit eten.

De laatste zondag brak aan en we zijn van Venlo naar Mook gevaren. Het was een erg warme dag, dus de plas in Mook was dicht bevolkt door watersporters in wat voor vorm dan ook. We besloten voor anker te gaan. Eten en drinken aan boord, wat wil je nog meer.

Bij het opstaan de maandagmorgen vanuit bed lekker eerst wakker worden in het water. Daarna getankt bij Eldorado en in de campingwinkel verse broodjes gehaald. Tijdens het varen een lekker ontbijtje gemaakt en zo weer op naar De Steeg. Bij de sluis van Weurt aangekomen bleek dat daar een noodreparatie uitgevoerd moest worden aan de sluis. Deze zou gestremd zijn tot 16 uur....Jeetje dat is dikke pech.

Er werd nog 1 schutting gedaan en dat was van binnen naar buiten.

Ik zei tegen Guus volgens mij hebben we enorm mazzel, want dat betekent dat we nog geschut kunnen worden. Er lagen wel twee vrachtschepen voor en die gaan natuurlijk voor. Daarnaast nog vier plezierjachtjes, maar gelukkig konden we inderdaad mee.

Er was het eind van de dag slecht weer voorspeld, dus belangrijk om een beetje bijtijds in de haven te zijn. We waren lekker



op tijd en omdat het enorm heet was besloten we nog even door te varen naar de plas om nog even te zwemmen. Na een verkwikkende plons zijn we naar de haven gevaren.

Wederom tot de conclusie gekomen dat dit voor ons toch echt een vakantie is waar we van begin tot eind van hebben genoten en dat twee weken toch echt te kort is.

Nu ligt Elsientje op de werf en wordt er een aantal dingen vervangen, vernieuwd en verbeterd.

Wij kijken uit naar het nieuwe vaarseizoen 2025.

Wij wensen jullie allen alvast hele fijne feestdagen en voor 2025 alle goeds en natuurlijk ook een mooi vaarseizoen in het nieuwe jaar.

Groeten,

Guus en Ellen Mul

VAN DAM STAAL DESIGN

VOOR MAATWERK
IN STIJLVOLLE
STALEN PUIEN

- DEUREN
- RAMEN
- SCHUIFPUIEN
- BUITENDEUREN
- GEÏSOLEERDE PUIEN
- INTERIEURWERK



www.vandamstaaldesign.nl
info@vandamstaaldesign.nl

0313-785488
06-50714833

lid
metaalunie

De laatste stoomschepen

Uit de memoires van Jan Huisman

In mijn loopbaan bij de koopvaardij voer ik de eerste jaren op schepen die Indonesië, Australië en China aandeden. Op een zeker moment werd ik geplaatst op het stoomschip "Tjibodas". Dit was een schip van de KPM, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en het was een van de laatste stoomschepen in de Nederlandse koopvaardijvloot. Het vaargebied was Japan – Oost-Afrika.

Stoomturbines, stoomketels, stoompompen, een installatie uit 1945, gebouwd als "Victory ship" door de Amerikanen en later overgedragen aan de Nederlandse koopvaardij ter compensatie van verloren gegane schepen. Op een stoomschip is alles anders dan op een motorschip. Het is stiller, heter, complexer, gevaarlijker, en voor mij veel interessanter. Wij kregen op de Hogere Zeevaartschool nog wel wat over stoom, maar het was in mijn tijd bij de Nederlandse koopvaardij toch een aflopende zaak. Daarom was ik blij dat ik deze techniek nog mocht meemaken.

De Amerikanen bouwden in de oorlog eerst letterlijk aan de lopende band het "Liberty" schip. Dat waren de eerste gelaste schepen en het systeem van sectiebouw, dat later bij alle scheepswerven is ingevoerd, werd hier voor het eerst op grote schaal toegepast. Naarmate de oorlog vorderde kwam er behoefte aan wat grotere schepen, en dat werden de "Victory" schepen. Hadden de Liberties nog zuigerstoommachines, op de Victories stonden stoomturbines en het waren voor hun tijd moderne schepen. Toen ik er twintig jaar later op voer bleek vrijwel alles nog te functioneren, het was beslist geen revolutiebouw. Alleen de elektrische installatie, met doorzakkende kabelbomen, was oud en moe, en daar was nogal eens wat mee.

De machinekamer vormde een geheel met het ketelruim, waarin twee Babcock & Wilcox stoomketels stonden. Het was daarom altijd gruwelijk heet in de machinekamer. Een van de collega's had de gewoonte om vóór de wacht een aantal



s.s. Tjibodas (de Tjipondok was identiek)

minuten op het bordes tussen de ketels te gaan staan. "Zo, heter wordt het niet", was dan zijn laconieke commentaar, als hij op wacht kwam.

Je liep ook bijna altijd met brandwondjes rond, tussen de lange leren handschoenen die we droegen en de korte mouw van het ketelpak, want soms raakte je daar net een hete pijp of een machine bij de werkzaamheden.



Oliepeil tandwielkast generator controleren

Ik draaide mijn wachtjes en ik deed mijn werk. We voeren onder andere langs de Japanse kust, en dat had ook zijn charme. Kobe, Osaka, Tokio, Yokohama, een hele kustreis langs de Japanse havens. We gingen daar ook in het droogdok, een aparte ervaring omdat je die Japanse werfarbeiders zag werken op een manier die wij niet kenden: superefficiënt, samenwerkend in teams

Tijdens zo'n dokbeurt werd de hele machinekamer stilgezet en betrokken we walstroom van de werf. Als we dan weer moesten opstarten vanaf volkomen dood bedrijf, was dat nog een hele kunst. Eerst met een pneumatische stookpomp een van

de stoomketels zo ver opstoken dat we stoom hadden voor de stoom-stookpomp en voor de stoom-ketelventilator. Daarna geleidelijk doorstoken tot we stoom hadden voor een stoomturbine-generator. Vervolgens het scheepsnet overschakelen van de walstroom naar onze eigen generator en zo ging je stap voor stap terug naar het normale bedrijf. Alles bij elkaar was je er vele uren druk mee.

Als de machinekamer nu toch “dood” was werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om alle verblijven uit te gassen met blauwzuurgas. Dit tegen de ratten en ander ongedierte. De hele bemanning moest het schip verlaten.

Een gespecialiseerd team plakte alle ramen en deuren af en er werden gaspotten geplaatst die automatisch afgingen. Dat overleeft niemand of niets, was de gedachte. Na een aantal uren werden dan de deuren en ramen weer geopend en aan het eind van de dag was het schip weer veilig. De machinekamer werd niet uitgegast, dat vond men niet nodig.

De “number one” olieman had zijn parkiet in een kooi boven in de machinekamer gezet, daar was het niet zo koud als buiten (het was winter) en daar kwam toch geen gas. Het laatste bleek niet helemaal waar, want bij terugkomst lag het beestje dood op zijn rug.

Die perioden op de scheepswerf waren wel aangenaam. Wij deden aan boord allerlei onderhoudsklussen en na het werk kon je aan de wal baden in een enorme jacuzzi. Dat deden we met z'n allen en we hebben er veel gelachen.

Na 4,5 maand op de “Tjibodas” werd ik overgeplaatst naar de “Tjipondok”, ook een Victoryschip. Ook op de Tjipondok heb ik 4,5 maand gevaren.

Hoe op een stoomschip alles aan elkaar hangt kan ik illustreren met het volgende verhaal. Boven aan de (hoge) schoorsteen was een stoomfluit gemonteerd, die door de stuurman vanaf de brug met een trektoew kon worden bediend. Die fluit moest warm gehouden worden, anders condenseert de stoom en vullen de leidingen zich met water.



Kerstmis op zee op het s.s. Tjipondok

Op een dag in de winter, in Japan, trok de kapitein aan de fluit, en in plaats van een mooie fluittoon hoorde hij een gerochel en kreeg hij een klats koud water in zijn nek. Na heel lang trekken aan het touw begon de fluit eerst te rochelen en toen hees te fluiten. De machinekamer werd gebeld: “de fluit doet het niet”.

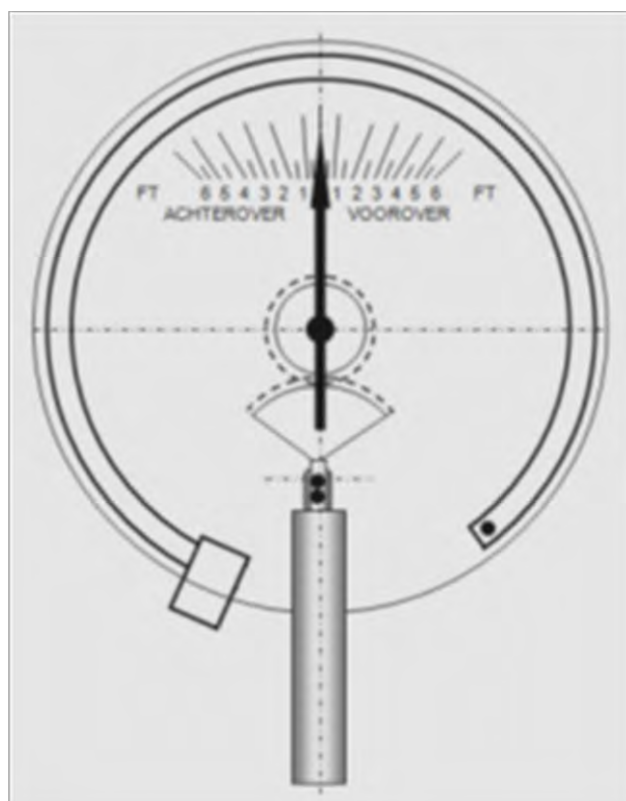
Om de toevoerleiding en de fluit warm te houden was er in de afvoerleiding een *condenspot* gemonteerd, dat is een apparaatje dat wel water doorlaat, maar geen stoom. Die condenspot werkte niet goed. We hadden geen reserve en we monteerden tijdelijk een afsluiter in de plaats van de condenspot. De afsluiter werd een beetje opengezet en daarmee leek het probleem voorlopig opgelost. Later beek die afsluiter net iets te ver opengezet te zijn, waardoor het vacuüm van de turbines dreigde weg te vallen. Dit kan bij een stoominstallatie tot een ramp leiden, die we gelukkig tijdig konden voorkomen.

Op de Tjipondok moest ik als 4e werktuigkundige na aankomst in een haven de brandstofvoorraad opnemen. Je peilde met een peillint eerst alle brandstoftanks. Bij elke brandstoftank had je een *trimschaal* en om nu de inhoud van de tank te berekenen moest je de *trim* van het schip weten, dus hoeveel voet het schip voor- of achterover lag. Liggend aan een kade is dat niet zo'n probleem: de leerling-stuurman gaat de wal op en leest de diepgang voor en achter af. Wij lagen echter vaak in Hong Kong op de boei, en dan moest je wachten tot de scheepsagent met een bootje (sampan) naar het schip kwam, waarna de leerling met de sampan een rondje om het schip voer en de diepgang aflas. Aangezien de tijd kostbaar was (na het uitrekenen van de brandstof mocht ook ik de wal op) had ik er belang bij om de trim direct na aankomst te weten.

Ik had ergens een mooie grote manometer op de kop getikt en die leek me wel geschikt voor mijn doel. Ik koppelde de Bourdonbuis los van het mechanisme en bevestigde aan het kwadrant een zwaar koperen gewicht. De schaal verving ik door een koperen plaat, waar ik bij elke gelegenheid een streepje in kraste dat de trim van dat moment aangaf. Na een aantal waarnemingen had ik zo een precieze schaal in voeten voorover (*koplastig*) en achterover (*stuurlastig*).

Ik monteerde het instrument langsscheeps in mijn hut en tijdens de reis wiegde het gewicht langzaam heen en weer, waarbij de wijzer over de schaal bewoog. Mijn hutbediende keek er op zee vaak belangstellend naar, terwijl de wijzer langzaam heen en weer bewoog, maar wat het ding precies deed werd hem niet duidelijk.

Als we weer eens op de rede liggen in Hong Kong en ik al lang de brandstof uitgerekend heb, klimt de leerling-stuurman de gangway op, hij heeft net vanuit de sampan de trim opgenomen. Met het air van een ervaren zeeman die dit soort dingen aanvoelt spreek ik: "2,5 voet achterover, dacht ik zo?". Dat doe ik een aantal keren zo en de leerling snapt niet hoe ik dat kan aanvoelen. Ik kan niet nalaten om hem toe te voegen: "Als je



Home-made trimmeter

zo lang vaart als ik krijg je daar gevoel voor".

Mijn mooie langsscheepse *clinometer* (hellingmeter) bleef achter op de Tjipondok toen ik weer overgeplaatst werd.

Op een van de schepen waar ik op voer wilde de hoofd-wtk de brandstofvoorraad in twee decimalen weten. Ik dacht bij mezelf: "Hoeveel decimalen wil je?" en ik gaf hem wat hij wilde. Wie belazerd wil worden hoeft het maar te vragen...

Die stoomschepen waren enorme energielurpers. Hoewel de scheepssnelheid niet meer was dan 13 knopen gebruikten wij toch op dit schip van 12.000 ton zo'n 47 ton zware olie per dag. Dat kwam niet alleen door de voortstuwings-turbines, maar ook door de vele stoomgedreven hulpwerktuigen. Ketelvoedingpomp, ketelventilator, ketelstookpomp, lenspomp, ankerlier, dit zijn voorbeelden van stoomwerktuigen aan boord. Als je bijvoorbeeld even moest lenspompen op een ruim, dan moest je de lenspomp, een gietijzeren gevaarte met 2 cilinders, eerst voorwarmen met stoom, daarna kon je pas pompen. Als dat pompen na een paar minuten klaar was hield je een paar honderd kilo heet gietijzer over.

Boot verkopen?



Lig de hele ZOMER
gratis
in onze verkoophaven

Schepenkring Lelystad

Info- en adviescentrum, DEKO Marina
Parkhaven 3, Lelystad
T +31(0)320 711 340

Schepenkring Randmeren

Strandweg 1, Biddinghuizen
T +31(0)6 53 407 245
E randmeren@schepenkring.nl

Schepenkring Kortgene

Veerdam 3, Kortgene
T +31(0)113 307 178
E kortgene@schepenkring.nl

Schepenkring Gelderland

De Muggenwaard 18, Lathum
T +31(0)313 631 620
E lathum@schepenkring.nl

Schepenkring Roermond

Hertenerweg 2, Herten
T +31(0)475 315 661
E roermond@schepenkring.nl

Schepenkring Dordrecht
Baanhoekweg 1b, Dordrecht
T +31(0)78 616 5201
E dordrecht@schepenkring.nl



10x - wat doet Schepenkring voor u?

1. Scherpe commissie, geen kosten vooraf
2. No cure no pay
3. Uitgebreide promotie van uw boot met foto/film
4. Actieve zichtbaarheid online en offline
5. Veilige financiële afhandeling
6. Full service ondersteuning in het verkoopproces
7. Technische ondersteuning en service
8. Eigen verkoopsteiger in een van onze verkoophavens
9. Ruim 35 jaar kennis en ervaring in de jachtmakelaardij
10. Hiswa Certified Yachtbrokers

De #1 jachtmakelaar van Nederland

*Kijk voor meer informatie: www.schepenkring.nl



Komt er een Liberty ship naar Nederland?

Bron: Schuttevaer, bewerking Jan Huisman

In de Tweede Wereldoorlog ontstond er een grote behoefte aan scheepsruimte. Veel schepen waren getorpedeerd en gezonken en vervanging was urgent. In Amerika werd een soort lopende bandsysteem opgezet, ook wel sectiebouw genoemd, om vervangende schepen te bouwen. Dit scheepstype werd "Liberty" genoemd. Het bijzondere was in de eerste plaats de sectiebouw, zodat verschillende werven tegelijk aan de schepen konden werken, en het voor de eerste maal op grote schaal toepassen van lastechnieken. Dit laatste niet helemaal probleemloos, overigens, want er zijn wel wat "Liberties" in ruig weer gebroken en gezonken.

In Nederland is een nieuwe stichting opgericht, een initiatief van de Stichting Koopvaardijpersoneel '40-'45, die aandacht vraagt voor de belangrijke rol van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Liberty-schepen werden tijdens de oorlog aan de lopende band gebouwd in de Verenigde Staten en ingezet om militair materieel en goederen naar Europa te verschepen.

Het standaardontwerp was 135 meter lang en 17,30 meter breed en had een draagvermogen van 7000 dwt. De triple-compound stoommachine leverde 2500 pk aan de enkele schroef, waarmee de schepen een snelheid 11 knopen bereikten. Tussen 1941 en 1945 werden er 2751 gebouwd op 17 Amerikaanse werven. Op het hoogtepunt van de productie kwamen dagelijks drie tot vijf schepen in de vaart. De bouwtijd bedroeg in het begin nog ruim 230 dagen, maar daalde naar slechts 42 dagen. Het record staat op naam van het Liberty-schip Robert E. Peary, dat vijf dagen na de kiellegging te water ging.

De Liberty-schepen speelden in de Tweede Wereldoorlog een cruciale rol. Vele werden

op basis van de Lend-Lease Act aan het Verenigd Koninkrijk geleverd. Ook de Amerikaanse transportvloot zette de schepen volop in. De rol van de koopvaardij in WOII is lang onderbelicht gebleven en volgens velen zou de invasie in Normandië en de bevrijding van Europa niet zijn geslaagd zonder de inzet van onder meer de Liberty-schepen.

Eén Liberty-schip, de Tobias Lear werd in 1943 overgedragen aan de Nederlandse regering in ballingschap en werd als SS Fort Orange in de vaart genomen door de NASM, de Nederlands-Amerikaanse Stoomvaart Maatschappij, de voorloper van de Holland America Line.

Ondanks een aantal technische onvolkomenheden - de ervaring met het lassen van schepen was nog pril - doorstonden ruim 2400 schepen de oorlog en werden aan diverse koopvaardijvloeden toegevoegd. Er zijn nu twee schepen over, die beide zijn opgenomen in een museumcollectie. De Stichting Libertyship heeft het oog laten vallen op het SS Jeremiah O'Brien uit San Francisco. Plan is dit schip, dat volledig in originele staat is teruggebracht, volgend jaar naar Nederland te halen om op veel plekken bij te dragen aan de herdenking van de Bevrijding in 1945, te beginnen eind april 2025 in Rotterdam. Er wordt gewerkt aan een uitgebreid programma waarin op 6 juni acte de préséance zal worden gegeven bij de herdenking van D-day in Normandië. Er worden ook educatieve programma's opgetuigd en het schip zal worden opengesteld voor publiek.



De Jeremiah O'Brien in San Francisco
Foto Godsfriendchuck

Steigernieuws Motorenquiz

door Jan Huisman

Elk jaar publiceert Weekblad Schuttevaer een motorenquiz. De 25 vragen in die quiz zijn erg specialistisch en je moet veel ervaring hebben in de motorenbranche om ze allemaal foutloos te kunnen beantwoorden.

Voor onze lezers volgt hier een keuze uit de quiz en enkele zelfverzonnen vragen, meer op de watersporter gericht. Als u de antwoorden zelf wilt geven moet u de onderkant van deze pagina even afdekken!

1. Een klepstoter...

- A) Roteert over de nokkenas
- B) Is een defect waarbij de uitlaatklep tegen de zuiger stoot
- C) Opent de in- of uitlaatklep

2. Een hybride voortstuwingsinstallatie bestaat uit een...

- A) Dual fuel dieselmotor, geschikt voor meerdere brandstoffen
- B) Verbrandingsmotor, batterijpakket en elektrische aandrijfmotor
- C) Brandstofcelsysteem op waterstof

3. Cilindervoeringen worden gepolijst...

- A) Want hoe gladder, hoe minder wrijving en slijtage
- B) Met boorolie en diamantslijpsel
- C) Maar niet te glad, want dat heeft een averechts effect

4. De diameter van de zuigers in de motor...

- A) Drukken we uit in CC
- B) Noemen we boring
- C) Is gelijk aan die van de cilinders

5. Een tweetaktmotor verschilt van een viertaktmotor doordat hij...

- A) Een langzaamloper is
- B) Tweemaal zoveel arbeidsslagen maakt
- C) Geen spoelpoorten heeft

6. Of gebruikte smeerolie is afgewerkt...

- A) Kun je het best extern laten onderzoeken
- B) Kun je voelen tussen duim en wijsvinger
- C) Kan worden afgeleid van de uitlaattemperatuur in het rookgaskanaal boven de uitlaatklep

7. Het bovenste deel van de cilindervoering kan corroderen als de motor...

- A) Volcontinu draait
- B) Geen gelegenheid krijgt warm te lopen
- C) Lang stilstaat

8. Wat is te vergelijken met de hoeveelheid water die per seconde uit de kraan stroomt?

- A) Het Wattage van een elektriciteitsnet
- B) Het Voltage van een elektriciteitsnet
- C) Het Amperage van een elektriciteitsnet

9. Helpt biobrandstof tegen de toename van CO2 in de natuur?

- A) Alleen voor wie het gelooft, er komt nl. CO2 vrij bij verbranding
- B) Ja, de planten waarvan de brandstof is gemaakt, hebben recent CO2 opgenomen
- C) Ja, alleen bij fossiele brandstoffen komt CO2 vrij

10. Er komt witte rook uit de uitlaat, wat kan de oorzaak zijn?

- A) Een te hoog toerental, waardoor onvolledige verbranding
- B) Een lekke waterpomp, waardoor koelwater in de motor komt
- C) Een lekke koppakking, waardoor koelwater in een cilinder komt

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.
C B C B A C C B C
C B C B C

De antwoorden
Aangezien ik de leden van WSV De Engel hoog inschat, is bovenstaande quiz ongetwijfeld overbodig. Daarom volgen hier maar meteen de antwoorden.

Even terug op de zandschuit

Uit de memoires van Jan Huisman

Tijdens mijn verlof van de koopvaardij krijgt mijn vader een vrij ernstig ongeluk. In een zandgat aan de Waal probeert hij een ander schip af te houden, dat door de jonge schipper wat ruw naast onze tjalk “Dwaal ik wacht U” afgemeerd wordt. Vader raakt met zijn bekken tussen de schepen beklemd en breekt zijn bekken. Hij wordt naar het ziekenhuis in Tiel gebracht. Daar ga ik op bezoek en hoewel hij het alweer redelijk maakt, is hij niet gerust op de ligging van de “Dwaal ik wacht U”. Het water op de rivier is vallend en het scheepje zou aan de grond kunnen komen. Vader vraagt mij om samen met jongere broer Bou, die in die periode schippersknecht is, het schip naar dieper water te verhalen. “En als je toch gaat, kun je meteen wel een vrachtje zand meenemen”. De zaken gaan door, dat spreekt.

Bou en ik gaan met het openbaar vervoer naar het schip en het zit inderdaad al aan de grond. We trekken met de ankerlier en een uitgebracht anker de zaak vlot. Daarna roei ik naar de baggermolen en leg ons probleem voor. Ik heb weliswaar bijna vier jaar als schippersknecht gevaren, maar het was wel altijd vader die de beslissingen nam en die duidelijk de schipper was. De molenbaas begrijpt het allemaal, hij weet van het ongeluk en hij belooft dat hij de zaak goed in de gaten zal houden.

We varen onder de baggermolen en het laden begint. Al direct zie ik de molenbaas verdwijnen, het is kennelijk *tea time* voor het personeel. Het laden gaat niet zo snel, maar we hebben toch een probleem, want wanneer heb je genoeg zand op de eerste hoop en moet je het schip verhalen? Bou weet het ook niet, hij zit als schippersknecht in dezelfde situatie als ik destijds. We verhalen het schip op goed geluk en het komt allemaal goed. Niet dankzij de molenbaas, want die zien we pas terug als het schip bijna afgeladen is.

Na het pompen varen we de rivier af, daarna via de Hollandse IJssel en de Gouwe richting de Oude Rijn. Onze losplaats is Zoeterwoude, waar vader de vaste zandleverancier is van een betonfabriek. Tijdens de reis overleggen



Zand laden bij de baggermolen

Bou en ik regelmatig. “Hoe doen jullie dit”, is dan mijn vraag, maar Bou weet alleen dat vader het zo en zo doet, en zo doen we het dus ook maar.

Bij Alphen a.d. Rijn loopt het bijna fout. Ik vaar met flinke snelheid de bocht om vanaf de Gouwe rechtsaf naar de Oude Rijn, niet wetende dat er vlak na de bocht een brug is. In mijn tijd voeren we namelijk altijd linksaf op die plaats, richting Leiden. Met veel gas op de motor en flink werken met het roer zie ik kans om de brug mis te houden. Dat was even schrikken.

Het opzetten van de mast en de giek en het lossen van het zand met de zelflosinstallatie gaan goed. Bou staat aan de lier, ik loop achter de bak. Eenmaal gelost laten we de mast en de giek weer zakken en varen we naar onze thuishaven Gouderak. We meren even af bij de kade om diesel te tanken en ik maak gebruik van de gelegenheid om de oud-schipper die de pomp bedient te vragen hoe we met de krachtige dwarswind die er staat veilig in het haventje van Gouderak kunnen komen. Hij vertelt mij de methode (even een anker uitgooien, enz.) en we doen het ook zo. Het gaat bijna goed, alleen komen we wel met een klap naast het daar liggende schip. Daar is niemand aan boord, dus die klap wordt niet gehoord of gevoeld.

Thuisgekomen blijkt vader ook al thuis te zijn en hij informeert vanuit zijn bed hoe het gegaan is. “Geen problemen, alles goed gegaan”, vertellen wij, niet helemaal naar waarheid.

Zelflossers maakten Nederland groot

Bron: Weekblad Schuttevaer
Uittreksel door Jan Huisman

Eind negentiende, begin twintigste eeuw ontstond er door de groeiende economie een toenemende behoefte aan bouwstoffen, zoals zand en grind. Mede door de ligging van de winplaatsen van zand en grind aan het water, speelde de binnenvaart een belangrijke rol bij het transport. Het winnen van zand gebeurde op de rivier, aanvankelijk handmatig, later machinaal. De schepen werden gelost met kruiwagens en manden.

In 1915 begon schipper Arie Kreuk uit Nieuwerkerk aan de IJssel te experimenteren met het lossen van zand en grind met behulp van mast en giek. Rond 1916 bedacht hij een lossysteem dat van grote invloed zou zijn op de productiviteit. Het systeem maakte gebruik van de mast en giek van zeilschepen en een kiepbak met pal. Later werden ook grote motorschepen uitgerust met dit systeem.

Er voeren honderden binnenvaartschepen met een zelflosinstallatie. De laatste zelflossers waren actief tot in de jaren tachtig van de vorige eeuw. Over deze bijzondere vinding is weinig vastgelegd. Aan de hand van interviews en foto's wordt in het boek "Zand, grind en de historische binnenvaart" een beeld geschetst van de ontwikkeling van de zelflosinstallatie in de binnenvaart en de betekenis van de binnenvaart bij de opbouw van ons land.

In december 2018 werd in Vreeswijk het boek gepresenteerd. Het boek staat vol foto's, informatie en verhalen. De schrijvers Ko Blok en Jan van 't Verlaat brengen deze uitstervende beroepsgroep in beeld.

Sinds 2005 geeft Blok door heel het land zandlosdemonstraties, met een grote groep vrijwilligers van de Arie Kreuk Stichting.

De zelflosser was een puur Nederlandse uitvinding. Dit bleek uit een voorval in Givet, Frankrijk, waar een schipper een vracht zand moest brengen. De directrice van de betonfabriek daar wilde hem achter andere schepen laten aansluiten, wachtend op de

walkraan die hem kon gaan lossen. Toen hij duidelijk maakte dat hij hier dankzij zijn zelflosinstallatie niet op hoefde te wachten, mocht hij zijn gang gaan.

Daar kwamen drommen Fransen op af. Alsof ze het achtste wereldwonder zagen, zo iets hadden ze nog nooit gezien. In het buitenland heeft de zelflosser echter nooit grote opgang gemaakt.

In Nederland kwam de uitvinding van Arie Kreuk, in 1916, juist als geroepen, beschrijft het boek. Ons land zat te springen om zand en grind: voor de uitbreiding van steden, de aanleg van wegen en de dijkverzwaringen.



Tot 1916 voeren schippers met zeilscheepjes met of zonder zijschroef, van maximaal 50 ton, die ze met mandjes en kruiwagens leeg moesten krijgen. Ze konden de vraag hiermee niet bijbenen. De uitvinding van de zelflosser bleek een onmisbare schakel om het benodigde zand en grind snel en efficiënt aan te voeren.

Arie Kreuk heeft nooit patent aangevraagd voor zijn vinding, hij heeft zich hier waarschijnlijk helemaal niet mee bezig gehouden.

Het boek 'Zand, grind en de historische binnenvaart. Honderd jaar zelflossen' is verkrijgbaar via Museumwerf Vreeswijk, Vereniging 'De Binnenvaart' in Dordrecht en de boekhandel. De kostprijs van 19,95 euro kon dankzij sponsors laag worden gehouden. ISBN 978 90 6868 749 1

Is uw walstroomkabel in orde?

door Jan Huisman

“De Duitse landvast” noemden wij in de 90er jaren de elektriciteitskabel, waarmee Duitsers, soms nog vóór het schip vastlag, al aan de reling klaarstonden. Nu is het voor de meeste jachten heel gewoon om in de haven aan de walstroom te hangen. We hebben meer elektrische spullen aan boord, het gemak dient de mens, zoals u weet.

Over een veilige walaansluiting heb ik in een eerder artikel al eens geschreven. U kunt het terugvinden in de *kennisbank* van de website. Deze keer wil ik het hebben over een belangrijk onderdeel van de walaansluiting; de walstroomkabel.

In jachthavens zijn de contactdozen op de steigers van het type CEE, de bekende blauwe driepolige contactdoos. De aansluitingen op die contactdoos horen volgens de normen te zijn: fase links, nul rechts, aarde onder, alles gezien van de buitenkant van de contactdoos. Dit is in onze haven ook het geval.

Maar nu de aansluitkabel. Misschien hebt u zelf de stekkers er aan gezet, of u hebt een complete kabel met stekker en contrastekker gekocht. Hoe het ook zij, vertrouwen is goed, controle is beter. In de stekker en de contrastekker moeten ook de fase, de nul en de aarde op dezelfde manier aangesloten worden als op de contactdoos. En dat geldt ook voor de contra-contactdoos aan boord! Het kan op veel plaatsen verkeerd zitten.

Het gevaar van verkeerde polariteit (fase en nul omgedraaid) is *galvanische corrosie* van het schip. Hoe groot dit gevaar is hangt weer van uw scheepsinstallatie af. Met een galvanische scheidervan of een scheidingstrafo aan boord zult u weinig last hebben, maar bij alleen een simpele 230V walaansluiting met de aarde aan de scheepshuid verbonden kan het probleem zich voordoen.

Stel, u hebt een apparaat aan boord dat een klein aardlek heeft, er lekt dus een klein stroompje van de fase naar de aarde. Als dit stroompje kleiner is dan 30mA zal de aardlekschakelaar (op de wal of op uw

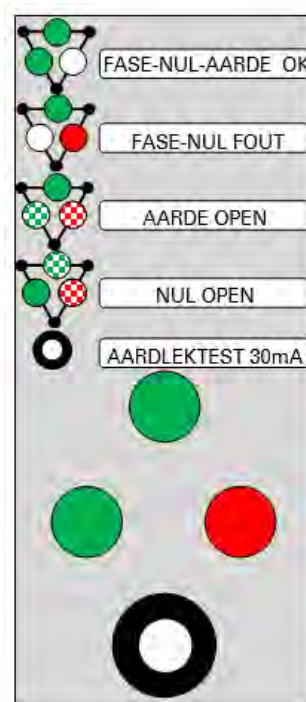
schip) niet aanspreken. Er loopt dan voortdurend een stroompje via de scheepshuid naar het water (die weg is korter dan die naar de walaarde). Dit stroompje zorgt voor galvanische corrosie van de scheepshuid. Met een correct aangesloten walstroomkabel voorkomt u dit probleem.

Uiteraard moet ook de stroomkast op de steiger correct aangesloten zijn. Uit diverse artikelen in de watersportpers blijkt dat dit helaas lang niet in alle jachthavens het geval is. Ook in onze eigen haven bleek bij nameting een deel van de oude kasten verkeerd aangesloten te zijn. Het gevaar daarvan is dat ook de aardlekbeveiliging dan niet functioneert.

Om snel en gemakkelijk de aansluitingen te kunnen controleren heb ik uit oude spullen die ik nog had liggen een meetkastje gemaakt dat in één oogopslag de juiste aansluiting toont.

Zo werkt het: In het kastje zijn 3 wisselspanningslampjes (leds) aangesloten: een groene tussen fase en nul, een groene tussen fase en aarde en een rode tussen nul en aarde. Als alles goed aangesloten is branden de beide groene lampjes, de rode niet. Bij verwisseling van fase en nul is er een groene led uit en de rode brandt. Bij niet aangesloten aarde branden een groene en een rode zwak. Bij niet aangesloten nul idem, maar dan de andere groene. Zie de schematjes op de voorkant van het testkastje.

Als extra heb ik nog een drukknop aangebracht waarmee de aardlekbeveiliging van de walstroomkast getest kan worden.



Bij indrukken van het knopje gaat er een aardlekstroom van 30 mA lopen, waardoor de kast uitspringt.

Met dit testkastje zijn alle nieuwe stroomkasten op de A-steiger getest en daarna ook de oude kasten, waarbij ik dus een aantal verkeerd aangesloten kasten vond. Die zijn inmiddels ook correct aangesloten. Ik heb het kastje geschonken aan WSV De Engel en het ligt in de werkplaatskast.

Voor de liefhebbers volgt hier nog het schema van het testkastje.

Inwendig schema testkastje:

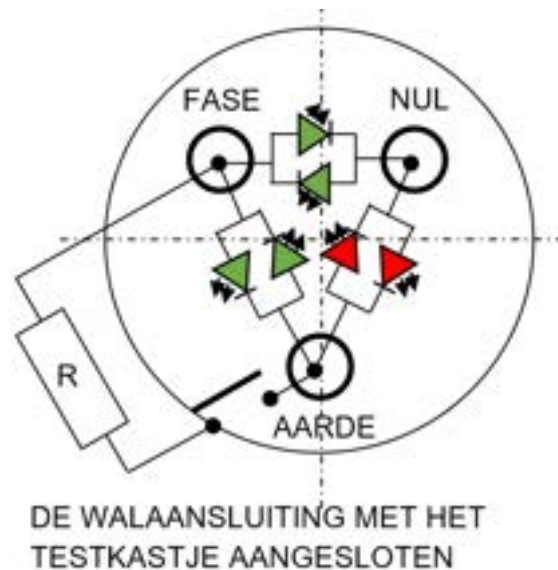
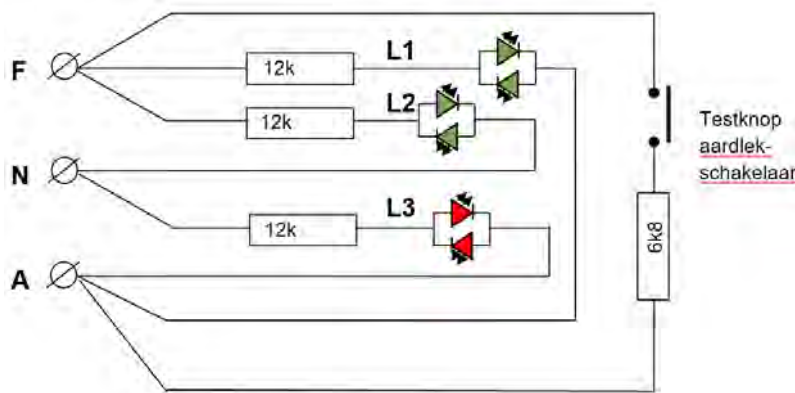
De gebruikte LED's zijn 6V wisselspanningstypes. Ik heb gekozen voor ongeveer 20 mA door de LED's, dus de voorschakelweerstand zijn $(230-6) / 0,020 = 11k2$. Gekozen 12k.

Voor de aardlektest is gekozen voor circa 35 mA, dus de voorschakelweerstand wordt daar $230 / 0,035 = 6k6$. Gekozen 6k8.

Attentie: als fase en nul omgedraaid zitten werkt de aardlektest van dit testkastje niet!



- 2 groene LEDs L1 en L2: fase en nul OK, aarde aangesloten
- 1 groene LED L2 aan en L1 en L3 zwak brandend: fase en nul OK, aarde niet aangesloten
- 1 rode LED L3 en een groene L2: fase en nul verwisseld
- 1 groene LED L1 aan en L2 en L3 zwak brandend: nul niet aangesloten
- Drukknop indrukken: test aardlekschakelaar 30 mA



CENTURION DEALER GELDERLAND



De beste accu voor uw boot!

PERSONENWAGENS * VRACHTWAGENS * CARAVANS
SCHEEPVAART * ELEKTRISCHE FIETSEN

ZUIDERPARALLELWEG 50 VELP

SPITMANACCUS.NL 026 3611425

*Bij inlevering van deze bon
geniet u van 10% korting op
de factuur.*



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl