



STEIGERNIEUWS



Zomer 2023

Watersportvereniging De Engel

- Buiskappen
- Sprayhood's
- Havenkleden
- Afdekzeilen
- Zeilreparatie
- Bimini's
- Zeilhuiken
- Verandazeilen.



Teunissen Zeilmakerij

Bas Teunissen

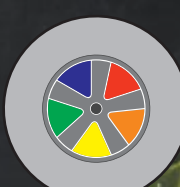
www.teunissenzeilmakerij.nl

De Muggenwaard 16

6988 BX Lathum

+31(0)646638360

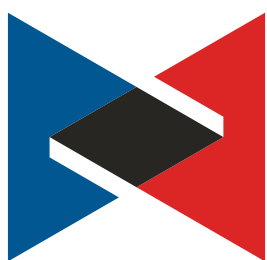
info@zete.nl



TRUCKHERSTEL

*Lak voor uw boot nodig?
bij ons verkrijgbaar!*

Dijkgraaf 26 Duiven T 026-3117706



hagenleewis installeert

Installatietechniek ► Elektrotechniek ► Klimaattechniek ► Beveiliging ►



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

Steigernieuws



JAARGANG 45

ZOMER 2023

Wat staat waar?



Infopagina	4
Van de Voorzitter:	5
Van de Havenmeester	6
Revolutie op het water	6
Van het Brainstormteam	7
Nieuws over de Website	8
Presentatie "Varen doe je samen" door Onno Walda	9
De Jeugdcommissie treft voorbereidingen	10
Flyer Jeugdinstituut	11
Opening vaarseizoen 2023	13
Exit Scheepswerf Bennik	14
Port Henry	15
Opgelet: schip mag de schroef er op houden in de sluis	17
Het verhaal achter de foto	19
De Hollandse IJssel	20
Plattegrond haventerrein	23
De zomerse kok	24
Altijd kritisch blijven op je materiaal	25
Overgaan naar Lithium...waarom niet?? (deel 2, slot)	31

Redactioneel

De redactie ontving veel kopij voor dit nummer, waaronder een lang verhaal van Jacques Flettermann over een barre zeiltocht over het Markermeer. Wij wilden dit verhaal niet in delen plaatsen, omdat je bij het lezen toch wel wilt weten hoe het afloopt. Lezen over andermans problemen: heerlijk!

Een lekker lang nummer om de zomermaanden mee door te komen, dus.

Wij wensen u veel leesplezier.

De redactie:

Jan, Theo en Vincent.

Bij de voorplaat: Dank zij de samenwerking door enkele DWW-ers, zaterdagwerkers, de havenmeester en de schilderploeg ligt de loopbrug naar de C-steiger er weer stevig en netjes bij.

Foto: Jan Huisman



Wij ontvingen van het vernieuwde Brainstormteam nog een paar foto's van piraten die tijdens Opening Vaarseizoen vervaarlijk met hun wapens kletterden. Dank aan Bertha Smids.

Informatiepagina

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

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

Bestuur:

Voorzitter: Rob Westerdijk, J.P. Coenstraat 23, 6991BX Rheden 06 51361843
voorzitter@wsvdeengel.nl

Secretaris: Dorine Willems-Mooiman, Rijsakkers 10, 6923 PM Groessen 06 41224290
secretaris@wsvdeengel.nl

Penningmeester: Dick Jansen, De Hoge Kamp 6, 6991CX Rheden 06 53101301
penningmeester@wsvdeengel.nl

Bankrekening WSV De Engel: NL47 RABO 0147 8082 94

Bestuurslid externe relaties: **VACATURE**

bestuur@wsvdeengel.nl

Bestuurslid coördinatie vrijwilligerswerk:

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

Brainstormteam:

Jolanda van Amersvoort	}	06 18883998
Ellen Mul		06 40171819
Guus Mul		06 40704688
Bertha Smids		06 28185310

brainstormteam@wsvdeengel.nl

Ontwerp en uitvoering flyers: Jeroen Schutten

Beheerders de Engelenbak:

Jolanda van Amersvoort	}	06 19649431
Guus Mul		06 18883998

brainstormteam@wsvdeengel.nl

Redactiecommissie:

Jan Huisman	}	06 40979679
Theo Weimar		06 54680539

VACATURES

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

Website:

www.wsvdeengel.nl

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

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

Coördinator zelfwerkzaamheid:

coordinator-havenwerk@wsvdeengel.nl

Cees van der Zwaard 06 19005793

Havenmeesters en gebruik kraan:

havenmeester@wsvdeengel.nl

Hans Kramer 06 23821329

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

Jeugdcommissie:

Alida Bearda Bakker	}	
Bastiaan Borggreve		
Dorine Willems-Mooiman		06 41224290
Marijke Schellinger		
Mathijs van Daal		
Sicco van Boetzelaer		
Tijmen Augustijn		06-42154520

jeugd@wsvdeengel.nl

Het Steigernieuws verschijnt eind februari, mei, september en december. Kopij kan worden aangeleverd bij de leden van het redactieteam tot uiterlijk de 10^e van deze maanden. **Teksten zo mogelijk aanleveren in Word en beeldmateriaal in JPG** (bestandsgrootte minstens 500 kB). Origineel 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: Omgevingsinvloed

Dat maken we allemaal mee, zeker op mondiaal niveau, zoals de Russische inval en de nu al meer dan een jaar durende oorlog in Oekraïne, verslechterde geopolitieke verhoudingen, schaarse grondstoffen waardoor tal van maatregelen nodig zijn, een steeds eerder plaatsvindende 'world overshoot day', inflatie die door blijft stijgen en geen gelijke tred houdt met de loonontwikkeling, etc. Kortom, genoeg om je druk over te maken. Maar de vraag is of dat zin heeft. Van belang is jezelf de vraag te stellen of je er invloed op kan uitoefenen. Gelet op ons ledenbestand vermoed ik dat dat niet voor allen het geval is.

Van belang is energie te steken waar we zelf invloed op kunnen uitoefenen. Allereerst op jezelf. De ervaringen die we opdoen kunnen grote invloed hebben op ons humeur en daardoor weer op ons gedrag. Laat ik het eens op mezelf toepassen. Mijn humeur is af en toe verslechterd door voortdurende confrontatie met zaken die op de haven niet lopen zoals we met elkaar hebben afgesproken. Zoals door leden niet nakomen van zaterdagwerkzaamheden is een voortdurende bron van ergernis, gebrek aan initiatief om onderhoud aan het onroerend goed te verrichten, droppen van schadelijke stoffen waardoor we het risico op een milieudelict lopen, leden die geen of onvoldoende onderhoud aan hun vaartuig besteden. Kunst voor mij blijft te vragen naar de oorzaken in dergelijke situaties en ook te kijken wat wel goed loopt en waar vooruitgang op is. Voorbeelden daarvan zijn er gelukkig te over:

- DWW-ers is dan weliswaar een beperkt groepje, maar de werkzaamheden die zij voor ons allen verrichten blijven fantastisch;
- Tuinploeg pakt zelf de draad weer op, herstellen het grasveld na bezoek van een enthousiaste camperaar en brengen de grasrijplaten aan;
- Het Brainstormteam is weer versterkt en zorgt voor vrolijke ontmoetingen tussen de leden; de eerste activiteit, naast de zaterdagmiddagen openstelling, is de nautische markt op **29 MEI VANAF 14.00 UUR!**
- Glas is en wordt vervangen van de Engelenbak;

- Breed samengestelde Jeugdcommissie start met grote groep jeugdzeilers;
- Nieuwe plattegrond van onze haven is ontworpen en onthuld;
- Camperaars weten ons steeds beter te vinden;
- Ooievaars zijn op het nest teruggekeerd;
- De havenmeester heeft belangrijke versterking gekregen;
- Het bestuur kan in de volgende Algemene Vergadering worden uitgebreid met een nieuw lid;
- Idee voor herinrichting van het zaterdag-werk is aangeleverd.

Kortom; kunst is de vrolijke dingen te blijven zien, initiatieven vanuit het bestuur te blijven nemen en het eigen gedrag vrolijk te houden. Wat zijn dan de initiatieven vanuit het bestuur die voor u van belang zijn?

- Een ploeg van 4 à 5 leerlingen van Het Vierbeekcollege gaan zeer frequent op dinsdagen op onze haven onder continue begeleiding van een docent/leermeester aan de slag. Deze leerlingen gaan praktijkervaring opdoen om uiteindelijk als vakman aan het werk te kunnen gaan als schilder, timmerman of metaalbewerker. We heten ze op 16 mei de eerste keer van harte welkom!
- Continuïteit van de huurovereenkomst met het Rijksvastgoedbedrijf. Voor 1650 m² meer gebruik betalen we inclusief indexatie slechts € 352,46 meer en zijn we uit een impasse. We pachten nu in totaal 7.400 m² wateroppervlakte van het Rijksvastgoedbedrijf.
- **Extra ingelaste Algemene Vergadering. Deze staat gepland op 22 mei om 20.00 uur waarvan u de uitnodiging mogelijk al voor heeft ontvangen. Reden: ontwikkelingen voor het al dan niet uitvoeren van baggerwerkzaamheden bespreken en voorleggen voor besluitvorming! Uw aanwezigheid is van groot belang.**

Ik hoop u in alle vrolijkheid te ontmoeten en met elkaar uit te zien naar fijne watersport-activiteiten!

We zijn namelijk verantwoordelijk voor ons eigen gedrag, waarbij eigenbelang als verenigingslid niet voorop staat, maar het behoud van de vereniging waardoor ik ook een plekje behoud.

Namens het bestuur, Rob Westerdijk

Van de Havenmeester

Mededeling van huishoudelijke aard.

Afgewerkte olie en bilgewater, dit onderwerp is al meerdere malen aan de orde geweest. Maar nu is het toch echt de spuigaten uitgelopen. De regels zijn dat afgewerkte olie en bilgewater, indien mogelijk, kunnen worden ingeleverd via de havenmeester. Dus niet zelfstandig maar kannetjes en emmers bij het milieuhok neerzetten, waardoor de kans op vervuiling toeneemt.

Als de havenmeester er op dat moment niet is laat je het aan boord staan of je neemt het mee naar huis en levert het in bij de milieubus.

Hetzelfde geldt voor bilgewater. Olie bij het bilgewater gaat bovendrijven, als de tank bijna vol is en je gooit er maar bij, dan gaat eerst de bovenlaag olie drijven en loopt over, met als gevolg wat je op de foto kunt zien. Als er dan een milieucontroleur langskomt kunnen we een boete van duizenden euro's verwachten of erger, de deur gaat op slot.

Dus nogmaals houdt u aan de regels en bespaar de vereniging en uzelf een hoop gedoe.

Hans.



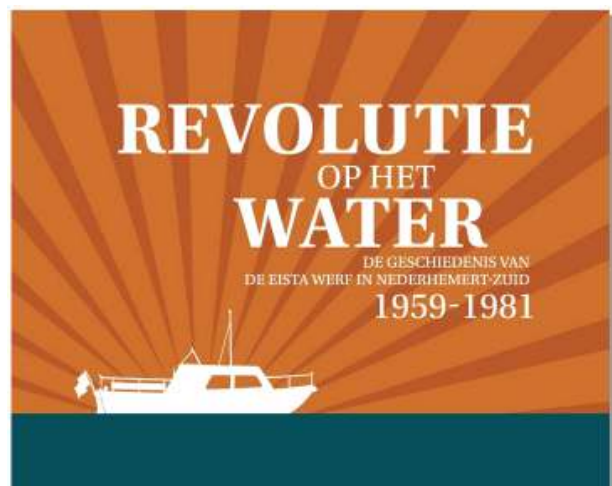
“Revolutie op het water”

De geschiedenis van de Eista werf

Oer-Hollands

Wie kent er dit silhouet niet? Als er één schip is dat staat voor de Hollandse watersport in de jaren zeventig en tachtig en nog lang daarna, dan is het wel de **Doerak**. De motorboot die een ware revolutie teweeg bracht en waarmee nog steeds vele eigenaren en opvarenden plezier beleven op het water.

In 1958 begint Maurits, baron van Wassenaer, in een schuur van het voorvaderlijk slot een constructiewerkplaats. Dat markeert het begin van de Eista Werf. Een paar jaar later komt de scheepsbouwer op de markt met een plezierjacht dat niet meer weg te denken is uit de geschiedenis van de Nederlandse watersport. De Doerak, een betaalbaar en praktisch schip, biedt



menig Nederlander de mogelijkheid om met een eigen schip het water op te gaan. Het succes is ongekend: de Doerak wordt het meest gebouwde motorjacht in ons land.

In het boek Revolutie op het water leest u er alles over. Uitgeverij Landgoed, Nederhemert. 212 pagina's. Verkrijgbaar bij Vaarwinkel.nl.

Van het Brainstormteam

Beste leden,

NAUTISCHE MARKT, 29 MEI VANAF 14.00 UUR

Op Tweede Pinksterdag vindt vanaf 14.00 uur de NAUTISCHE MARKT plaats. Dit is een nieuw evenement in het programma. Wat is de bedoeling?

Die middag is er in en rond De Engelenbak de mogelijkheid om spullen die je op of in je boot gebruikt hebt, maar waar je afstand van wilt doen, aan te bieden ter verkoop. Denk daarbij aan waterkaarten, kleding, keukenspullen, kussens, stoeltjes, gereedschap, etc. ook (boot)kleding mag: regenjassen, zwemvesten, etc. Ruilen met andere leden mag natuurlijk ook.

Je kunt zelf de tafel/of een stand bemensen, maar je mag ook de spullen aanbieden via het Brainstormteam (Henk of Jolanda). Neem in dat geval voor 22 mei contact met hen op. De opbrengst gaat in dat geval naar de vereniging.

Let op: spullen moeten heel en bruikbaar zijn. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om van je "ouwe meuk" af te komen.... 😊

Nieuwe bezetting BrainStormTeam (BST) c.q. Beheer De Engelenbak

Henk Jansen heeft aangegeven dat hij zijn taken als beheerder van het gebouw wil neerleggen: hij vindt de belasting te groot geworden. De combinatie met zijn zaak en de beheerstaken/organisatie van de activiteiten (ALV, Opening- en Sluiting seizoen, etc.) werden hem te veel. In goed overleg met het bestuur is besloten dat Jolanda van Amersvoort haar taak als beheerder voortzet samen met Guus Mul.

Ellen Mul komt samen met haar man Guus, het BrainStormTeam versterken.

We zijn blij dat Henk wel de planning van de bardiensten wil blijven doen, en ook inzetbaar blijft voor activiteiten.

Bertha Smids werkt al een aantal maanden mee in het BST, de meesten van jullie hebben haar al eens ontmoet in de laatste weken.

We hebben binnen het team de taken wat herverdeeld. Het verzoek aan iedereen is om bij op- of aanmerkingen, verbeterpunten contact met een van ons op te nemen. Heb je een goed idee voor een activiteit, meld je dan!

Het BST wil, mede namens het bestuur, Henk Jansen enorm bedanken voor zijn grote inzet voor de vereniging. Henk: De Engelenbak zag er onder jouw beheer altijd tiptop uit, het interieur is verrijkt door jouw inbreng! Gelukkig blijf je beschikbaar als vrijwilliger en kunnen een beroep op je doen, als dat nodig is.

Het BST is nu weer op volle sterkte, en gaat vol enthousiasme door met de geplande activiteiten. Onze telefoonnummers vinden jullie op de informatiepagina van het Steigernieuws.

Tot slot: vriendelijk verzoek om bij gebruik van De Engelenbak (koffie/thee/bier/fris) een bonnetje achter te laten, stoelen recht te zetten en zo nodig: een doekje over de tafels te halen. Daarmee ontlasten wij Jolanda, die haar handen vol heeft aan de schoonmaakwerkzaamheden van het gebouw, de toiletten en doucheruimtes. Zeker nu het seizoen weer begonnen is, en er ook steeds meer campers op het terrein komen.

We hopen jullie weer snel te mogen begroeten en wensen iedereen een goed vaarseizoen toe!

Jolanda, Ellen, Guus, en Bertha

Nieuws over de Website



Het gebruik van Internet is zo langzamerhand niet meer weg te denken uit onze maatschappij. Een telefoon om alleen mee te bellen vind je bijna niet meer. De meeste iPhones zijn uitgerust met een fantastische kwaliteit foto/film camera en een geheugenruimte waar je zo'n 10 jaar geleden alleen maar over kon dromen. Heel veel Apps maken het gebruik aangenaam en eenvoudig en je kunt er bijna overal wel een voor downloaden.

Het klinkt misschien gek, maar we beginnen het allemaal zo vanzelfsprekend te vinden dat er vaak te nonchalant mee wordt omgegaan. Betalen via de telefoon gaat net zo gemakkelijk of soms zelfs gemakkelijker dan met de bankpas. Er zit zo veel informatie in de telefoon dat het voor criminele organisaties wel heel aantrekkelijk wordt om zo'n telefoon te stelen of op z'n minst te kunnen 'overnemen'.

Een tijdje geleden zijn wereldwijd hackers opgepakt die probeerden ID's over te nemen (**zie bericht hierna). In het tv-programma 'Opsporing verzocht' van 10 maart jl. werd aangegeven hoe je kunt zien of je e-mailadres ook is gehackt.

Handig om te weten want als dat zo is dan hebben ze alle persoonlijke gegevens van je en kunnen ze namens jou en dus ook via jouw rekening van alles bestellen.

Je kunt het zelf even checken via:
<https://www.politie.nl/checkjehack>

Als je daar je e-mailadres achterlaat krijg je als het 'foute boel' is een bericht terug.

***** De Nederlandse politie heeft samen met de FBI en Europol een groot internationaal onderzoek gedaan naar de criminele handelswebsite Genesis Market. Deze is op 4 april 2023 door de FBI offline gehaald. Op de site werden miljoenen gebruikersprofielen met daarin online fingerprints verkocht. Hiermee kunnen hackers het digitale leven van hun slachtoffers overnemen.***

Natuurlijk is het beter om er zelf voor te zorgen dat het bovenstaande niet te gemakkelijk wordt gemaakt. Het advies is dan ook: "Verander regelmatig het password en maak dit zodanig dat het niet gemakkelijk te hacken is". Hierover werden diverse suggesties gedaan in het Steigernieuws 'Winter 2022'.

Mochten er vragen en/of suggesties zijn of nieuwe ideeën voor onze website laat het dan even weten.

Hartelijk gegroet,
Jos van den Houten,
Webbeheerder WSV De Engel

Presentatie: “Varen doe je samen” door Onno Walda

door Jan Huisman

Het clubhuis was helemaal gevuld op 26 februari. Onno Walda, die al eens eerder voor onze vereniging is opgetreden, trekt blijkbaar een groot publiek. Hij is ambassadeur van “Varen doe je samen” en hij geeft dit soort presentaties niet alleen aan watersportverenigingen, maar ook aan binnenvaartschippers tijdens congressen van de vereniging “Schuttevaer”.

De lezing begint met een verwijzing naar de Kennisbank van “Varen doe je samen”. Een deel van die kennis ligt overigens in de vorm van brochures uitgespreid op de ronde tafel in het clubhuis. Er is van alles bij: *communicatie op het water, tips om veilig te suppen, het blauwe bord, reddingsmiddelen, samen veilig varen, veilig snel varen, voor een veilige vaart, roeiers veilig het water op, de vaarbewaarkaart* en niet te vergeten het *vlaggetje* van “Varen doe je samen”. Ook dat mag je gratis meenemen, mits je belooft om het in de mast te hangen.

Aan het begin van zo’n presentatie denkt menigeen: “dat weet ik allemaal al”, maar al spoedig blijkt dat toch anders te liggen. Om te beginnen: wat is een groot schip en wat een klein, en maakt het voor de regels overal verschil? Dan het beroemde blauwe bord op de stromende rivieren. Dat maakt een hele discussie los, want iedereen heeft weleens wat meegemaakt met die regel. Onno benadrukt dat het altijd heel belangrijk is om regelmatig achteruit te kijken. Snelle schepen zijn bij je voordat je het weet. Hij geeft een tip: zet de stuurstoel dwars, zodat je gemakkelijk naar voren en naar achteren kunt kijken.

Bij het onderwerp communicatie aan boord komt de marifoon uitgebreid aan bod. Is 1 marifoon altijd voldoende? Een puntje van kritiek: aan AIS werd geen aandacht besteed. Zie onze eigen kennisbank op de website voor een artikel daarover.

Dan de beruchte veerpont. Een klein schip moet altijd voorrang verlenen aan een pont. Onno legt de werking van een gierpont uit.

Laat je niet verrassen door aan de verkeerde kant van het ankerscheepje in te varen! Er is nog steeds geen algemene regel over een vertreksein van een pont. Let dus op de slagboom, zo lang die omhoog staat vertrekt de pont niet.

Bruggen en sluizen, nog twee heikele onderwerpen. Wat betekent het gele licht in het midden van een brug? Mag je onder een brug door bij dubbel rood? Het schroefwater van een binnenvaartschip vóór je in een sluis, een bron van ergernis (zie het artikel in dit nummer, jhu).

Tenslotte geeft Onno tips voor het varen op stromend water. Schepen die elkaar oplopen worden naar elkaar toe gezogen.

De presentatie eindigt met een quiz in de stijl van “petje op, petje af”, maar dan met rode en groene kaarten. Wie een vraag verkeerd beantwoordt is af. Dat was bij uw redacteur al gauw het geval, evenals bij vele anderen. Gelukkig begon Onno op een zeker moment de quiz gewoon opnieuw, zodat je een herkansing had. De winnares was Carolina Matser.

Een leerzame middag, die je doet beseffen dat kennis, eenmaal verkregen, ook weer wegzakt. Dank aan Onno Walda en aan de organisatie.



De Jeugdcommissie treft voorbereidingen voor de kennismakingslessen.

In april zijn alle Optimisten en de motorboten gepoetst, de zeiltjes gecontroleerd en wat stuk is gerepareerd. Er is nog een klein lijstje van klusjes over, maar in principe zijn we er weer klaar voor.

Dit jaar hebben we de kennismakingslessenreeks iets ingekort, om daarmee 2 groepen parallel te kunnen laten zeilen in een Optimist. We gaan dus 2x zo veel gezinnen uit de Gemeente Rheden laten kennismaken met watersport en WSV de Engel, als in eerdere jaren. De reeks is vanaf 14 mei vrijwel elke zondagochtend, maar we gaan ook 2 keer een avondles draaien. Op 9 juli is 's morgens de afsluitende les voor beide groepen en vanaf 12.30 uur is de Jeugdinstituïtmiddag. Zie de flyer op pagina 11 van dit Steigernieuws voor meer informatie hierover.

Groet van de Jeugdcommissie!

Ps.1 We zijn super blij met de nieuw loopbrug. Veel veiliger. Dank DWW-ers!

Ps. 2. We hebben nog enkele plekjes voor de serie van kennismakingslessen. Is jouw (klein)kind of buurjongen/meisje tussen 8 en 12 jaar? Aanmelden bij: jeugd@wsvdeengel.nl

Ps. 3. Wil je deze zomer een dag of een week een Optimist meenemen? Dat is misschien wel mogelijk. Mail even met jeugd@wsvdeengel.nl





Voor de jeugd (en hun (groot)-ouders) van leden van de Engel en introducees organiseren wij een Watersportfeest!

Zeil met ons mee in een Optimist en kajuitjacht. Kom kanoën en suppen, waterpistolen gevecht, vaar een rondje over de IJssel, etc...



Vanaf 12.30 uur ben je welkom voor een frietje op de haven.

Van 13.00-15.00 uur zijn er activiteiten bij het Jeugdhonk en op het strandje. Neem je zwembroek, waterpistool en handdoek mee !!!

Weet je zeker dat je komt? Meld je even aan bij jeugd@wsvdeengel.nl Dan regelen wij genoeg ijsjes ☺

Tot op het water!

De Jeugdzeil Commissie, wsv de Engel



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



AL MEER DAN
60 JAAR EEN BEGRIP

**PANNEKOEKHUIS
STRIJLAND**



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



Opening Vaarseizoen 2023

Tussen de maartse buien door kon Opening Vaarseizoen in stijl gevierd worden. Een piratenfeest moest het worden, en inderdaad zagen we enkele vreemde uitdossingen. Na de vaste rituelen "Toespraak Voorzitter" en "Vlaghijsen en Roestspoelen" werd buiten de nieuwe informatieplattegrond onthuld, een mooi stukje werk. Daarna was er gelegenheid tot bijpraten, dit keer niet verstoord door harde muziek. Hulde aan de organisatie! De middag werd besloten met een copieus buffet, waar een flinke bres in werd geslagen. Een welbestede en gezellige middag, waarvoor dank aan het Brainstormteam.



Foto's:
Jan Huisman en Inge Kroonsberg

Exit Scheepswerf Bennik bericht van de DWW, door Jan Huisman

De meeste leden van WSV De Engel zullen het zich wellicht niet hebben gerealiseerd. In de loop van de laatste 12 jaar hebben we heel veel werk laten uitvoeren door Scheepswerf Bennik in Arnhem. Die werf ligt aan de linkeroever van de IJssel, net voorbij de Westervoortse brug. De keuze op deze scheepswerf was destijds gevallen om twee redenen: de uitstekende reputatie van het geleverde werk, en het feit dat wij zelf met onze onverwoestbare havenboot Bengel de drijvende objecten konden ophalen vanaf de hellingbaan.

Ondergetekende maakte op een of meer A4-tjes de nodige werktekeningen, vaak in overleg met Jan Willem te Boekhorst en zijn vader Jan, die samen de werf dreven. Nadat de offerte was goedgekeurd door het bestuur ging men aan de gang, vader Jan altijd met een flinke sigaar tussen de lippen. Wij gingen vaak even kijken, om een maat te controleren of om de voortgang van het werk te bekijken. Er was altijd wel een kop koffie te scoren in het zeer bescheiden kantoor. Het contact met Jan Willem en vader Jan was uitstekend. Als er last-minute nog wat gedaan moest worden kon dat gewoon.

De volgende opdrachten heeft de werf voor WSV De Engel uitgevoerd:

- Ponton voor havenkantoor, 11 x 3 meter.
- Werkponton, 6 x 3 meter.
- 28 drijvers, stalen buis Ø 600 mm x 16 meter.
- Nieuwe loopbrug naar de A-B steigers.
- Ponton waar de loopbrug op ligt, 3 x 2 meter.
- Ponton voor afmeren van de woonark, 5,4 x 3,8 meter.

De drijvende objecten werden door ons opgehaald met de havenboot. De nieuwe loopbrug (bij de doop DWW-brug genoemd) werd door een kraanschip van werf Mlsti gebracht en meteen op zijn plaats gelegd. Dat klusje was in een half uur geklaard. Het resultaat van: drie keer meten, een keer passen.



De eerste klus: ponton voor het nieuwe havenkantoor.

De werf stopt met de werkzaamheden omdat de laatste jaren 10 van de 12 maanden het water te laag is om de hellingwagens te kunnen gebruiken. Vader Jan was 5 jaar geleden al gestopt, gezien zijn leeftijd niet verkeerd. Hij heeft nog wel veel laswerk aan onze blauwe brug gedaan.

Nu lijkt ons grote werk voorlopig gedaan, al weet je maar nooit wat er opdoet. De



De eerste drijvers worden opgehaald bij de werf. Jan Wiegers is schipper van de Bengel, Ronald Kroonsberg staat klaar met de pikhaak. Het water was overigens toen ook al laag.

loopbrug naar de C-steiger hebben we in eigen werk gerenoveerd, die kan wel weer een flinke tijd mee. De drijvers van de C-steiger blijven een punt van zorg. Als die lek raken is vervanging haast niet te betalen, omdat het dubbele drijvers zijn.

Port Henry

door Ronald Kroonsberg, MS Kroon

Al vele jaren komen wij met onze Barkas op de Waddeneilanden, en ook op de Duitse. Op het eiland Borkum zijn twee mogelijkheden tot afmeren. De eerste die je tegenkomt als je het Fischerbalje opvaart is Port Henry (Baalman) en wat verder de oude marinehaven Burkana. Deze laatste heeft prima steigers en is ook nog gedeeltelijk beroepshaven.

Wij gaven altijd de voorkeur aan Port Henry. De steigers waren gammel en primitief, maar het was er gezellig. Bovendien had je hier langer de avondzon en niet te vergeten het uitstekende restaurant direct aan de haven.

Door de coronaperikelen waren we hier al enige tijd niet geweest. De aanblik bij binnenvaren vorig jaar was enigszins anders dan voorgaande jaren. Alle vingersteigers waren verdwenen, alleen nog de steigers langs de oevers en een deel van de middensteiger waren aanwezig. Verder stonden er veel nu nutteloze palen.

Je kan hier alleen met hoog water binnenvaren en het lukte ons om een plekje aan de

middensteiger te krijgen. Wat was er gebeurd; met een zware storm in februari 2020 zijn vrijwel alle steigers kapot geslagen. Niet zo vreemd, ze bestonden voornamelijk uit tonnetjes, oude planken en ander onduidelijk drijfmateriaal. Aangezien de oude eigenaar was overleden is er vrijwel niets gerepareerd.

Wel was er gebaggerd. Dit moet je echter dan ook onder de steigers doen! Het resultaat als je dit niet doet zie je op de foto's. Iedereen scheef in de modder en lopen over de steiger was een kermisattractie op zich. Gelukkig toeval, wij lagen op het enige plekje met voldoende diepte bij eb.

Hoe de toekomst van Port Henry er uit zal zien, dat blijft een vraag.

Bekijk de foto's ter vermaak. (Is dit de toekomst van De Engel?)

Naschrift redactie: uw redacteur heeft na een ernstig ongeluk 6 weken in de Burkanahaven gelegen. Op zichzelf een prima haven, maar je moet er niet liggen bij harde zuidenwind! Jachten liepen schade op aan het berghout of aan de stootranden, vanwege de hoge zeegang in de haven. Je werd bijna zeeziek aan boord, liggend aan die steiger



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 VELP
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



Dealer van o.a.

Highfield

Kalf

Lodestar

Oudhuijzer

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



Opgelet: schip mag de schroef er op houden in de sluis!

door Jan Huisman

Bron: Weekblad Schuttevaer

Het gerechtshof in Den Bosch heeft onlangs een uitspraak gedaan in een zaak waarin een schipper de schroef niet uitgezet aan tijdens een schutting. Het ging weliswaar om één geval in één sluis, maar die uitspraak heeft toch tot veel discussie geleid.

We kennen allemaal de situatie dat je in een sluis achter een binnenvaartschip moet afmeren. Voor de veiligheid is dat ook het beste, want als je vóór een groot binnenvaartschip moet afmeren, zoals ons eens overkwam op de Nederijn, dan voel je je ook niet helemaal happy op het moment dat die kolos (een duwcombinatie, dus die is dubbel zo lang als een normaal binnenschip) een paar meter achter jou tot stilstand komt.

Het is wel vervelend als de schipper voor jou de gemakkelijkste manier van afmeren kiest: een niet te korte spring vanaf de voorbolder naar een bolder in de sluiswand en vervolgens de motor "langzaam vooruit" laten draaien. In de meeste gevallen kan de schipper dan even iets anders gaan doen, want hij heeft geen omkijken meer naar zijn schip. In een sluis met veel verval gaat die truc niet op, dan zal hij toch een of meer keren zijn spring moeten verzetten.

Het achterliggende jachtje heeft het veel moeilijker. Door het schroefwater is het moeilijk om aan de sluiswand te komen en om daar rustig te blijven liggen. Het water in de sluis verandert in een draaikolk en je wordt er niet vrolijker van. Ik heb in de Houribsluizen wel eens op de marifoon geroepen "of de schipper zijn schroef er af wilde zetten, want dat ik alle kanten opvloog" en zowaar deed die schipper dat ook. Van de Nederlandse sluismeesters is op dit gebied weinig medewerking te verwachten, hoewel het volgens het BPR verboden is om de schroef er op te houden. Is RWS misschien vergeten dit aan hun sluismeesters mee te geven?

Maar nu ligt er dus die gerechtelijke uitspraak. Men kan zich afvragen hoeveel verstand de rechters hebben van de dagelijkse praktijk in een sluis.

In Weekblad Schuttevaer is een levendige discussie ontstaan over dit onderwerp. Sommige schippers laten nooit de schroef er op staan en verwijten anderen dat ze gewoon te lui zijn om twee touwtjes vast te zetten. Anderen doen het wel, waarbij sommigen rekening houden met een eventueel jachtje achter het schip.

In het Julianakanaal, waar ik vroeger met het zandschip van mijn vader wel kwam, vond ik het heel merkwaardig dat de ene sluis voorzien was van drijvende bolders, zodat je nooit je lijnen hoefde te verzetten, en een volgende sluis weer niet. Bij dat grote verval aldaar is een drijvende bolder beslist geen overbodige voorziening.

Rijkswaterstaat neemt volgens de laatste berichten een vaag standpunt in. "Als het echt nodig is" mag de schroef er op blijven, anders niet. Wanneer het echt nodig is zal de schipper dan wel bepalen, denk ik. Op de Maas, waar de sluizen op afstand bediend worden, zal men streng handhaven op het BPR, dus de schroef mag er niet op.

Op de Duitse kanalen wordt streng gehandhaafd. Laat een schipper de schroef er op staan, dan wordt er gewoon niet geschut.



*Een motorjacht loopt uit zijn roer door het schroefwater van een binnenschip.
Beelden van Youtubefilmpje [Start2Boat](#)*

JACHTWERF DOESBURG



“verwen uw schip met vakkundig onderhoud!”

- sput- en schilderwerk - - ijerwerk
- boeg- en hekschroefinbouw - - electra
- scheepstimmerwerk - - motorinbouw/onderhoud

aangesloten bij NN schadeherstelnetwerk
bouwer van de MUL TIVLET

www.jachtwerfdoesburg.nl
0313 472275

info@jachtwerfdoesburg.nl 
Burg. Fl. v. Aspermonflaan 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 feestlokatie

 
www.peerdestal.nl

ARHEMSEWEG 7
6991DK RHEDEN

ProWheels
UW FULL SERVICE GARAGE

**GEWOON.
GOED.
AUTO.
ONDERHOUD.**



 WINTER
  KPM
  BANDEN
  ZOMMER
  ONDERHOUD
  SPECTIE

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

Stirlings

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.

Het verhaal achter de foto

door Inge Kroonsberg

Verleden jaar zijn wij weer heerlijk door Nederland gevaren en we vinden het altijd fijn om ergens aan een paar palen af te meren.

Zo zagen we op de Beulakerwijde een paar dukdalven die wij geschikt vonden om er twee dagen aan te blijven liggen. Na een heerlijke warme dag met zonnen en zwemmen kwamen er in de vroege avond af en toe wat meeuwen aan het eind van de palen bij ons op bezoek.

Daar er van ons geen gevaar dreigde werd het hele gebeuren al snel door de vele meeuwen ingenomen om ook de nacht daar door te brengen.

De eerste avond hadden we een mooie gekleurde lucht, wat ons uitzicht bijzonder maakte en naar ik hoopte ook een goede foto op zou leveren. Wat dus later ook bleek.

Maar ja, de meeuwen vonden het 'hun' plekje, dus de tweede avond weer hetzelfde ritueel, foto's maken hoefde niet want ik had er al een.

's Ochtends stond ons wel een aardige verrassing te wachten. We hadden al wel gehoord dat er af en toe een meeuw op het voordek landde of op ons vluchtluik, maar eenmaal bovendeks zagen we dat onze hele boot was ondergescheten, want de meeuwen vonden het kennelijk nu wel genoeg, dus opzouten!!!

Dat hebben we later ook wel gedaan naar een plek verderop waarvan we wisten dat dat niet 'hun' plekje was.

Eerst maar even flink in de weer met de mop en puts om de boot weer toonbaar te maken, gelukkig hebben wij geen tent over de kuip want anders.....!



De Hollandse IJssel

door Jan Huisman

Mijn geboortedorp is Gouderak, een dorp aan de Hollandse IJssel. De naam komt van Goudse Rak, dat betekent een stuk van de rivier. Die rivier is langer dan je zou denken, helemaal van Rotterdam via Gouda naar Nieuwegein.

Getijdedeel

Het eerste stuk naar Gouda is een getijderivier, waar de vele schippers gebruik maakten van het tij. Dit betekende vaak dat je bij nacht en ontij moest vertrekken om met afgaand tij naar de Nieuwe Maas te varen. Als je het goed uitkiende kon je dan met de eerste vloed weer de rivier opvaren. Er stond een flinke stroom, dus dat loonde wel.

Langs de oevers heb je “zellingen”, dat zijn bij eb droogvallende slikken. In mijn jeugd waren daar rietkragen en velden met dotterbloemen, nu allemaal praktisch verdwenen. Wij hebben zo’n 45 jaar geleden een pol dotterbloemen uitgestoken en in ons tuinvijvertje geplant. Dankzij dit milieudelict zijn er toch nog dotterbloemen gered, want ze doen het nog altijd goed.



Dotterbloemen uit Gouderak...

De vervuiling die later volgde, door lozing van fabrieken in Gouda en in Krimpen, maakte een dode rivier van dit gedeelte van de IJssel. Het water was gitzwart en levenloos. Het grootste milieuschandaal was de vuilstort in Gouderak, waar in de

zelling vlak bij de dorpskern “huishoudelijk” afval gestort werd. In werkelijkheid was het chemisch afval, vooral afkomstig van Shell Moerdijk. De verontreiniging was zo ernstig dat een inmiddels gebouwde woonwijk weer afgebroken moest worden en alle chemische troep weggegraven. Dat heeft miljoenen gekost, het was erger dan het meer bekende Lekkerkerk. Wij kinderen speelden vaak op die afvalberg, je kon er mooi vuurtjes stoken van isolatiekurk uit scheepssloperijen, dat ook gestort werd. Het gekke was dat niemand protesteerde. Als mensen gaten in hun buiten hangende wasgoed kregen door verwaaiende chemicaliën, werd dat gewoon vergoed en dat was het dan. Alles met medeweten van Rijkswaterstaat, die een inspecteur ter plekke had die met een kleine bonus richting café gestuurd werd.

In 1953 ging het op diverse plaatsen echt of bijna mis. De combinatie van Noordwesterstorm en hoog water (springtij) stuwde het water tot de kruin van de dijken op, en hier en daar er overheen. Vlak bij ons huis was zo’n plek, en alleen dankzij het harde werk van de dorpelingen, die bakstenen en rietmatten in het gat stortten, is de dijk toen niet doorgebroken. Als dat wel gebeurd was, was een groot deel van de Krimpenerwaard ondergestroomd, ook ons huis, dat onder aan de dijk stond. Ik maakte dat als kind mee, maar ik mocht van mijn moeder niet op de dijk komen. Vele mensen vluchtten in huizen die op de dijk stonden, dus hoger.

Bij Nieuwerkerk aan den IJssel ontstond een gat van veertien meter op een zwakke plek in de dijk. Miljoenen mensen zouden de dupe worden als hij het zou begeven en



Het monument "Dubbeltje op zijn kant", ter herinnering aan inzet van de Twee Gebroeders in 1953

bedrijven zouden worden vernield. De burgemeester vorderde daarom het achttien meter lange binnenvaartschip *Twee Gebroeders* van Arie Evegroen uit Ouderkerk, waarmee het gat kon worden gedicht. De schipper voer zijn schip met de voorsteven tegen de dijk en liet het vervolgens naar het gat toe draaien. Daardoor klapte het als een sluisdeur tegen de kant en zoog zich – door de stroming – in het gat vast. Vervolgens werden zandzakken rondom het schip gestort. Aan de dijk staat sinds 1983 een monument ter herinnering aan het feit dat op deze wijze de overstroming van een groot deel van centraal Zuid-Holland werd voorkomen.

Na de watersnoodramp werd meteen begonnen met de aanleg van Hollandsche IJsselkering. Deze stormvloedkering bij Krimpen is het eerste gerealiseerde Deltawerk.

De rivier slingert door Krimpen -, Capelle -, Ouderkerk - en Nieuwerkerk aan den IJssel. Verderop liggen Moordrecht en Gouderak tegenover elkaar op een smal gedeelte van de rivier. De dorpen zijn verbonden met een veerpont, vroeger een kabelpont die handmatig overgetrokken werd, nu twee vrij varende veerponten. Toen we nog winters hadden en de IJssel soms dichtvroor, werd met planken een looppad aangelegd voor voetgangers en fietsers. Uiteraard bleef de veerman wel geld innen voor de oversteek. In Moordrecht was een kleuterschool en de kinderen uit Gouderak werden met een roeiboot door de veerman overgezet. Het getijdedeel van de Hollandse IJssel is niet echt fraai, er is veel industrie op de oevers. Hier en daar ook wel een fraaie villa aan het water.

Een paar kilometer verder doemt de Julianasluis op die voert naar het Gouwekanaal. De Julianasluis heeft twee

bruggen voor het wegverkeer, zodat dat altijd kan doorrijden bij het schutten. Deze voorziening zie je bij maar heel weinig sluizen!

Gekanaliseerde deel

Om op het gekanaliseerde deel van de Hollandse IJssel te komen ga je door de Waaier(schut)sluis. Hier is geen beroepsvaart meer, maar wel veel pleziervaart. Boerderijen, weilanden, koeien, schapen, rietkragen, hier en daar een beetje land- en tuinbouw en dat allemaal tussen oer-Hollandse dorpen. Wij hebben daar nooit gevaren, onze boot is niet geschikt voor dit soort kanalen. Met een motorjacht is het een mooie en rustige tocht.

Het eerste dorp waar we op aan koersen is Haastrecht. In Haastrecht mondt ook de Vlist uit, een wonderschoon riviertje waarop je helaas niet gemotoriseerd mag varen. Doorvarend over een ontzettend fraai landelijk deel van de rivier kom je na enige tijd aan in Oudewater. Als je doorvaart kom je in Montfoort. Verderop aan de rivier ligt IJsselstein en vanaf hier vaar je via de Doorslag naar Nieuwegein.

Op het kaartje: Krimpen a/d IJssel, Capelle a/d IJssel, Ouderkerk, Nieuwerkerk a/d IJssel, Gouderak, Moordrecht, Gouda, Oudewater, Montfoort, IJsselstein, Nieuwegein.



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
van de
metaalunie

Plattegrond haventerrein

@Iwine Berger

Zaterdag 25 maart 2023 vond de onthulling plaats van de creatieve plattegrond van ons haventerrein tijdens de Opening Vaarseizoen.

Plattegrond



Dit mooie resultaat is ontstaan uit een oproep van het Brainstormteam in 2021 in het Steigernieuws en op onze website aan de leden, om van de technische plattegrond gemaakt door *Jan Huisman* een creatieve bewegwijzering te maken. Met name bestemd voor passanten/bezoekers.

Het liep geen storm met de inzendingen, maar in voorjaar van 2022 kwam *Annette Augustijn* met een leuk ontwerp, met (kleur)potlood geheel ingetekend. We gingen aan de gang met het digitaliseren van dit ontwerp en lieten de oproep op de website staan.

Tot onze verrassing leverde dat tot nog drie nieuwe ontwerpen, allen gemaakt door *Ilse van Woerkom*, een nieuw lid die deze oproep voortvarend aanpakte.

In samenspraak met *Annette* is er gekozen om het ontwerp van *Ilse* verder uit te werken voor publicatie.

Een leuk proces volgde, samen met *Hans Kramer* zijn alle details welke van belang zijn toegevoegd, *Inge Kroonsberg* heeft diverse foto's gemaakt van de objecten, en *Ilse* heeft naar aanleiding hiervan haar prachtige ontwerp verder ingevuld en zo is de mooie functionele plattegrond tot stand gekomen welke u allen kunt bewonderen op ons haventerrein.

Een staaltje samenwerking en afstemming met een prachtig resultaat waar we trots op kunnen zijn!



DE ZOMERSE KOK door Inge Kroonsberg

Witlof met garnalen

4 struikjes witlof	1 rode peper
2 el roerbakolie	2 teentjes knoflook
2 tl gemberpoeder	1 zak tijgergarnalen (diepvries)

Roerbakolie verwarmen in de wok. Rode peper, knoflook en kruiden toevoegen.

Vervolgens de garnalen 3 minuten meebakken en het laatst de witlof toevoegen en kort meebakken: deze moet knapperig blijven. Lekker met gele rijst.



Gevuld stokbrood

Een versgebakken stokbrood vullen met sla, plakjes geitenkaas, plakjes rauwe ham, plakjes tomaten, gefruite uienringen en hierover wat zout, peper strooien.

Pain de campagne bol

Broodje opensnijden, beleggen met sla, tonijn uit blik, plakjes hardgekookt ei, een paar gekookte sperziebonen, een paar kappertjes en een vinaigrette.



Baggerbroodje pain

Broodje opensnijden, vullen met ijsbergsla. Gehakt roerbakken, uien en champignons en kidneybonen of bruine bonen meebakken. Op smaak brengen met zout en peper, wat tomatensaus en ketjap manis. Dit mengsel op je broodje met sla leggen.

Kapucijners stampot

250 gr. mager rookspek
15 gr. boter
2 grote uien
2 teentjes knoflook
1 bakje champignons
1 eetl. paprikapoeder
1½ eetl. chilipoeder of sambal
Scheutje worcestershiresaus
1 klein blikje tomatenpuree
1 pot kapucijners
1 kilo aardappelen
zout en peper



Aardappelen schillen en gaarkoken.

Bak de spekjes in de boter bruin, schep ze er dan uit. Bak in dit vet de teentjes knoflook, de gesneden champignons en de gesneden uien. Dan de kruiden, worcestershiresaus, tomatenpuree en de spekjes door de massa heen scheppen en nog 15 minuten laten pruttelen. Eventueel nog wat water toevoegen. De kapucijners laten uitlekken en er doorheen scheppen en goed doorwarmen.

De aardappelen afgieten en door de kapucijners stampen.

Op smaak brengen met peper en zout.

Variatie: Geen spek maar gehakt gebruiken en bijv. in plaats van kapucijners 500 gr. snijbonen.

Altijd kritisch blijven op je materiaal

door Jacques Flettermann

Zomervakantie 2022. Geplande route: Vanaf "De Engel" via de IJssel en het Ketelmeer naar het IJsselmeer, met het zeiljacht: Parbleu (afm.: 8,30 x 2,88 x 11,50 m. Ca. 2500 kg.)



De opzet was om het IJsselmeer diverse keren te doorkruisen en daarbij zoveel mogelijk verschillende plaatsen (rond het IJsselmeer) aan te doen. Daarna Friesland binnen te lopen om daar een aantal dagen te vertoeven en vervolgens weer terug te varen naar "De Engel" in Rheden.

Aanvankelijk zou ik de tocht gaan doen met een vriend van mij, maar die moest helaas afhaken.

Ik zou hierdoor de tocht op het IJsselmeer in mijn eentje gaan doen. Alleen de tocht door Friesland zou ik met een bevriend stel gaan doen, dat elk jaar met mij meegaat door Friesland.

Tijdens de voorbereiding voor de tocht kwam ik op het idee om de fokkeschoot-knoop te vervangen voor een exemplaar, dat wat eenvoudiger los en vastgezet kan worden, omdat de fokkeschootknoop die er zat, bijna niet los te maken was. Als ik op mijn gemak deze verbinding tussen de fokkeschoot en de fok wilde loshalen, dan was ik daar wel een 10 minuten mee bezig en had ik daarna pijnlijke vingers. En deze knoop moet gelost (en weer opnieuw bevestigd) worden wanneer ik de genua fok wil wisselen voor een stormfok. Om die laatste los of vast te maken moet ik op de preekstoel gaan staan om erbij te kunnen. Dat is niet te doen in mijn eentje. En nog gevaarlijk ook. Daarom leek het mij verstandig een nieuwe fokkenknoop aan te schaffen, waarbij de knoop wat gemakkelijker door de lus heen zou gaan.

Die dus besteld op internet. Toen deze binnenkwam, vond ik de knoop wel erg klein ten opzichte van de lus. Zou die niet te snel los kunnen schieten, dacht ik? Maar ja, misschien ben ik wel te "Pietje



precies". Ik zal hem gewoon eerst eens op de plas bij Giesbeek uitproberen. En daar ging alles goed. Dus de nieuwe fokkeschootknoop gewoon laten zitten.

De tocht van "De Engel" naar Kampen verliep volgens plan. Ik wilde hiervoor alle tijd nemen en besloot, ook op voorstel van Cees van der Zwaard, om als tussenstop Hattem aan te doen.

Dat was een goede keuze. Heerlijk buiten in de zon op het pleintje in Hattem aan de Kruisstraat bij Restaurant "Het Zilveren Schaap". Dat kan ik iedereen aanbevelen. Overigens was ik hiervoor nog even bij de havenmeester geweest om mijn rekening te vereffenen. Toen ik naar hem, over de steigers, toe liep zag ik veel "dikke poetsdoeken" in het water drijven met felle kleuren (licht groen, fel geel, oranje etc.). Ik vroeg de hem welke idioot deze "poetsdoeken" in het water zou hebben gegooid. Toen bleek dat hij dat zelf gedaan had! Dit was om olie op te vangen! Net daarvoor had een speedboot met jongelui een olie lekkage gehad. En had deze gemorst in de haven. En toen de havenmeester hun toeriep, dat ze het water zo min mogelijk in beweging moesten brengen, spoten ze met een enorme gang weg, terwijl ze hem sarcastisch gedag zwaaide. De havenmeester was nijdig! (En dat was niet, omdat ik hem idioot genoemd had.)

Verder verliep ook de week op het IJsselmeer als gepland. Het geeft altijd een lekker en tevreden gevoel als je na een aantal uren zeilen een haven, met een rustig diesegeluid, binnenloopt. En zeker als je weet dat je kort daarna weer op een terrasje in de zon zit voor het diner!

De steden, die ik dan aandoe zijn afhankelijk van de windrichting en de windsterkte.

Dat wordt dus bepaald door de natuur! Mijn meest populaire havens zijn: Enkhuizen, Medemblik, Stavoren, Makkum en, "last but not least", Workum.

Vandaar, dat ik nu Friesland binnenkwam via één van die plaatsen, te weten Workum, in de haven genaamd "It Soal". Het stel, dat een aantal dagen mee zou gaan door Friesland kwam de volgende morgen om 9.30 uur aan boord om de tocht voort te zetten. In deze tocht door Friesland hebben we weer een aantal leuke adressen en mooie plekken gevonden om in de toekomst vaker aan te doen. Uiteindelijk zijn we na een aantal dagen weer naar Workum gevaren, waar ik de "hulptroepen" uitzwaaide, die met de auto huiswaarts keerden.

Nog even, voor het slapen gaan, het weerbericht bekeken en aan de hand hiervan de route uitgekozen. Het plan was: Volgens een vastgestelde koers varen tot de VFA boei en daarna opkruisen in zuidelijke richting. En ter hoogte van de betoning HOP overgaan op een koers richting Ketelbrug.

Daarna een beste borrel drinken en naar bed.

De volgende morgen opgestaan en op de landelijke weersvoorspelling nog eens bekeken. Uitslag: Bewolkt, zuiderwind, kracht 2 tot 3, met een enkele bui.

Eerst ontbeten in een zacht ochtend-zonnetje, achter in de kuip. Dus de korte broek aan met een dun jack. En de zeiljas opgehangen aan een haakje aan de deur van het washok. Daar kun je vanuit de kuip zo bij.

Daarna een aantal boterhammen gesmeerd en die samen met een aantal flesjes frisdrank vast onder het huifje geklemd. Ook daar kun je eenvoudig bij vanuit de kuip. Ik had de route al helemaal in mijn hoofd geprent en de te varen koersen op een stukje papier gezet, waarbij ik ook de te verwachte tijden had gezet, waarop ik ongeveer overstag zou moeten gaan bij de bewuste windkracht. Vervolgens de motor gestart en de landvasten losgemaakt en weggevaan richting het IJsselmeer. Nog even de landvasten goed opgebonden en de stootwillen naar binnen gehaald.

Terwijl ik op It Soal richting het IJsselmeer vaar begint het licht te regenen. "Ach, dat buitje zal zo wel weer wegtrekken", dacht ik nog. Ik kom op het IJsselmeer en ik hijs de zeilen. De windkracht was zoals verwacht niet

veel, windkracht 2-3 Beaufort. Op naar de gewenste boei.

Na een paar honderd meter te hebben gevaren blijkt het zicht door de regen maar maximaal 200 meter te zijn! Later bleek, dat dit de hele dag zo zou blijven op 3x van ca. 5 minuten na! Gelukkig was de koers vanaf Workum goed gekozen, want ik kwam keurig uit bij de geplande boei. Ik zat dus nog goed op koers. Nu wilde ik naar het zuiden opkruisen.

Na een aantal slagen keek ik op mijn telefoon, om te kijken hoever ik gevorderd was. Dit bleek mij enorm tegen te vallen. Ik begon te twifelen aan mijn telefoon. Maar ik had géén enkele andere referentie. Ik zag al 2 uur niets meer dan water en regen! Het positieve was wel, dat de diepte mij geen zorgen baarde.

Die was al die tijd geen probleem, maar ik ervoer deze situatie als varen in de mist, maar dan zonder aanvaringsgevaar. Toch voelde dit niet goed, mede doordat ik twijfelde aan mijn positie. Ik was toch een beetje benauwd voor de ondieptes bij Vrouwenzand. Wat ook een probleem bleek te zijn, is dat wanneer je in de regen alleen vaart en de telefoon nodig hebt, je de helmstok moet blijven bedienen en dan steeds vanuit de kuip de telefoon uit je zak moet halen, je leesbril uit je vestzak moet halen en de code moet intoetsen en tenslotte de juiste app moet openen. Dat is een gedoe! Het is net een circusact. Hoe lang gaat dat goed, met al dat water op mijn niet waterdichte iPhone?

Inmiddels sopte ik in mijn bootschoenen en die waren helemaal doorweekt. Het begon ook koud te worden.

Plotseling werd het even droog! En het zonnetje kwam er zelfs even bij. En toen zag ik op 90 graden links van mij Stavoren liggen! Dit was zowel een opluchting, als een tegenvaller. Het belangrijkste was de opluchting, dat ik nu wist waar ik was. En ik wist nu, dat mijn positie op mijn telefoon klopte! De tegenslag was, dat ik echt had gehoopt en gedacht dat ik veel verder was. Het zonnetje was van korte duur. Het ruime zicht duurde amper 5 minuten. Toen zat ik weer in de regen met een zicht van 100-200 meter.

Plotseling draaide de wind links om naar Z en de wind nam sterk toe van windkracht 2-3 naar windkracht 5! Opvallend was ook, dat eigenlijk meteen de golven ook behoorlijk toenamen! Ik had te veel zeil opstaan.

Dit moest direct aangepast worden. Ik startte de motor en zette hem in de vooruit. Daarna stuurde ik het schip tegen de wind om het zeil in te nemen. Het zeil begon te klapperen en meteen daarna sloeg de motor af! Daar schrok ik van, want dat heeft hij nog nooit gedaan. Meteen weer de motor proberen te starten, maar toen bleek direct al, dat de schroef vast zat! Dat kon toch geen landvast zijn? Daar ben ik altijd heel zorgvuldig mee. Nee, het was de fokkeschoot, die losgekomen was van de fok. De fokkeknop was losgeschoten door het klapperen van de fok! Nog even geprobeerd om de keerkoppeling in de achteruit te zetten, maar dat lukte niet. Het keerkoppeling-mechanisme zat helemaal vast.

Nu was ik mij bewust van de situatie. Nu zit ik in de shit!

Het schip was inmiddels een speelbal van de golven geworden en ik besepte, dat ik snel een beslissing moest nemen. Eerst het schip weer laten varen en daarna beslissen waarheen.

Dus:

De fok oprollen met de rolfok. Snel 2 landvasten gepakt om als schoten te kunnen gebruiken en deze aan de fok bevestigd en door de lei-ogen gehaald. En weer gaan zeilen richting Ketelmeer. Daarna een plan gemaakt. Het was duidelijk, dat ik naar een haven moest gaan, die ook een hijskraan heeft. De buitenhaven van Stavoren is geen optie. De kans dat ik daar zeilend zonder schade aankom is mij te klein. Terug naar Workum is te ver.

Uiteindelijk heb ik gekozen voor de optie om gewoon door te varen en dus naar het Ketelmeer te gaan, omdat daar de wind en de golfslag minder zouden zijn, waarmee de kans van slagen groter zou zijn om zonder schade zeilend een haven in te kunnen varen en aan te leggen met een schip van 2500 kg. Nog voor dat ik bij de Ketelbrug was kwam er een groot vrachtschip recht op mij af. Ik had nog ruim 100 meter, dus netjes ruimte geven was geen probleem. De stuurman vragen om hulp was natuurlijk geen optie. Ik besloot om hem maar vriendelijk te groeten. Hij wuifde mij vriendelijk terug. Dit was de eerste persoon sinds een aantal uren, die ik tegenkwam. Kort daarna doemde de Ketelbrug op. Min of meer toevallig voer ik er recht op af.

Wel heb ik nog even de kaart erbij gehaald om te kijken hoe ik het beste onder de Ketelbrug door kon varen. In het verleden zeilde ik tussen de brugpijlers van de Ketelbrug door, waarbij ik de motor bij zette, dit om te voorkomen dat ik door windstille tegen een brugpijler gedrukt zou kunnen worden.

Omdat ik nu de motor er niet meer bij kon zetten, leek het mij verstandig om de stootwillen voor de Ketelbrug uit te hangen. En ongeveer 1/3 van de linker brugpijler door de doorgang te varen. Dan heb ik nog 2/3 van de doorgang om wind te vangen. En waarschijnlijk heb ik dan nog voldoende vaart en ruimte om niet tegen een brugpijler aan te varen.

Dit liep tot mijn tevredenheid prima. Ik kwam de Ketelbrug goed onderdoor en de wind en golfslag was er een stuk minder. Tot nu toe ging alles goed. Daarbij kwam ook, dat ik nu beide walkanten kon zien, al begon het nu donker te worden.

Welke haven aan het Ketelmeer een hijskraan heeft wist ik niet, maar uitgaan van de grootse leek mij het meest verstandig. Dat was de haven aan mijn rechterkant, de haven aan de kant van Dronten.

Nu was mijn plan om eerst voorbij de haven te zeilen om de situatie te bekijken en daarna terug te zeilen en naar binnen te varen om aan te leggen. Dit bleek niet nodig te zijn. Er kwam een motorjacht aan! Spiksplinternieuw, met een lengte van ca. 14 meter. Het bleek later een Belg te zijn uit Herentals. Hem meteen naar mij toe gewenkt, maar hij voer van mij af in plaats van naar mij toe. Dat was natuurlijk verstandig van hem, maar niet gunstig voor mij. Om meer aandacht te krijgen, liet ik mijn laatste zeil in top (de fok) strijken en begon weer zijn aandacht te trekken. Toen draaide hij zijn steven naar mij toe en knipperde hij met zijn toplicht. Hij kwam naar mij toe, maar voer mij eerst voorbij om te vragen wat er was. Toen ik hem vroeg om een sleepje moest hij dit overleggen met zijn vrouw. Blijkbaar een goed huwelijk! Zij stond in het schip en zag mij door het raam. Natuurlijk slepen wij die jongen, leek zij te zeggen. En daarna liep het als een speer. In een paar minuten lag ik aan de meldsteiger! Hiermee was ik weer een stuk verder. Hier trof ik trouwens een vreemde situatie aan.

Ik moest mijn schip aanleggen aan twee houten half verrotte en gammele bolders. Het zou mij later duidelijk worden waarom? Maar ik wilde eerst gebruik gaan maken van het toilet, dus eerst een toilet opzoeken en vervolgens mijzelf omkleden om droge kleren aan te trekken. Maar wat bleek, de ingang van de toiletten en de douches waren afgesloten. En een naastgelegen gebouw was duidelijk kortgeleden nog een restaurant, maar ook nu gesloten en volledig leeggehaald. Dan maar eerst een afgelegen boom uitzoeken om het nodige plasje te doen. Vervolgens mijzelf voorzien van droge kleren en daarna maar de telefoon op zien te laden. Kijken of dat ging lukken. Er leken vaste gasten aanwezig te zijn, die lampen hadden branden in hun schip, dus dat zou moeten lukken. Ik heb mijn verlengsnoer steeds langer afgerold, maar bij elke stroompaal met een geldautomaat kon je wel muntjes inwerpen, maar geen stroom ontvangen. Omdat er op de stroompalen geen opschrift stond met het gevraagde bedrag, ga je maar wat proberen. Eerst beginnen met een € 0,50 munt en dan met een € 1,00 munt. Maar nog steeds géén stroom!

Dan maar de situatie verder onderzoeken. Er staan veel meer gebouwen en er zijn veel meer steigers. Bij navraag bleek het om twee jachthavens naast elkaar te gaan. De steiger waar ik lag was van een bedrijf dat failliet gegaan was. En in het faillissement zaten ook twee werkplaatsen en een hijskraan! De jachthaven zou nu een nieuwe eigenaar hebben en deze zou bezig zijn alles opnieuw op de rit te zetten. Dat was een geluk! Eén werkplaats was 30 meter van mijn schip af. Op de muur stond een groot telefoonnummer geschilderd met cijfers van ca. 50 cm hoog. Dus niet te missen. En de andere werkplaats met de bewuste hijskraan stond 300 meter verderop, achter een sluis met een verval van 5 meter, in een weiland langs een vaart richting Dronten. De jachthaven zou nu een nieuwe eigenaar hebben en deze zou bezig zijn alles opnieuw op de rit te zetten. Dus eerst maar verder navraag doen over de nieuwe eigenaar. En hiervoor begonnen met het intoetsen van het telefoonnummer van de werkplaats. Ik kreeg niemand aan de lijn, maar kon ik wel de voicemail inspreken. (Later bleek, dat die maar eens per week werd afgeluisterd,)

Plotseling zag ik een mevrouw van middelbare leeftijd met een sleutel een hek openmaken dat leidde naar de vervallen washokken van de failliet gegane jachthaven. Ik ben vanuit mijn schip meteen naar haar toe gerend. De vrouw had achter haar het hek meteen weer afgesloten, maar ik kon haar nog aanspreken voordat ze de wasruimte in liep. Ze keek mij even aan en gaf aan dat ze van Duitse afkomst was en liep direct door het washok in. Gauw haar in het Duits nog een keer aangesproken en toen kwam ze, nog net voor het sluiten van de deur terug naar het hek. Ik besprak mijn probleem en gaf aan, dat mijn schip uit het water getakeld moest worden.

O zei ze, dat is zo op te lossen. Haar man kende elke monteur, die daar dagelijks rondloopt en heeft van elk een mobiel telefoonnummer! Zij vroeg welk schip van mij was en ze vertelde, dat zij haar man naar mij toe zou sturen, zodra hij klaar was in de wasruimte. Ik liep terug naar mijn schip om hem op te vangen en inderdaad na een minuut of tien kwam hij met een lijst van namen en telefoonnummers! Ik moest Harry hebben vertelde hij. (Die neemt meestal ook elk ander telefoonnummer op van die mensen, die dan aanwezig zijn.)

De volgende morgen, direct het bewuste telefoonnummer gebeld. "Ja, met Harry" wat kan ik voor je doen? Het verhaal gedaan. "O, dat is géén probleem. Ik moet nu zo weer weg, maar begin van de middag ben ik weer hier om een andere klant te helpen. En daar ben ik rond 16.00 uur mee klaar. Als je zorgt, dat je hier om 16.00 uur bent, dan zorg ik dat je jouw schip zo onder de hijskraan, boven de banden van de hijskraan kan varen". Dat is helemaal top! Dan heb je hierbij de opdracht, en hebben we een deal.

Vervolgens was het van belang om mijn telefoon op te laden. (Door alle keren dat ik mijn positie heb opgezocht was de telefoon bijna leeg. En ik wist, dat er nog veel gebeld zou moeten worden om een sleepje te vinden voor de 300 meter.) Inmiddels was het 11.00 uur. Dus maar weer naar de behulpzame havenmeester (van de volledig functionerende haven) gegaan. En meteen via hem iemand zien te vinden, die mij even een sleepje zou kunnen geven naar de werkplaats met de hijskraan.

Dit bleek toch lastig te zijn. Hij wist wel een stel jongens met een motorboot, die dat zeker hadden willen doen, maar die waren net weggegaan en zij zouden pas laat terug zijn. Verder wist hij niemand! Nou ja, dan maar in de haven vragen om een sleepje. Ik maakte aanstalten om naar de steigers te lopen toen ik hem hoorde zeggen: "O ja, Ik weet wel een oplossing." Hij wist te vertellen, dat hij die morgen iemand gesproken had van Kroeze Scheepstechniek. En die vertelde hem, dat hij naar Elburg moest om een schip op te halen en dat hij hier weer langs kwam. De havenmeester kon mij direct zijn telefoonnummer geven en dan zou die man van Kroeze mij zeker kunnen helpen. Ik belde hem meteen. In dit telefoongesprek aangegeven, dat ik voor 16.00 uur bij de hijskraan moest zijn. Dat was géén enkel probleem. Hij zou ruim voor 16.00 uur aanwezig zijn.

Rond 14.00 uur zag ik, in de verte, een oranje motorbootje met een enorm grote buitenboordmotor, die een sleepje had van een klein zeiljacht. Hij bleek door te willen varen, dus ik wenkte hem om even naar mij toe te varen. Blijkbaar begreep hij wie ik was en riep mij terug, dat hij zo terugkwam. (Blijkbaar wilde hij géén twee bootjes tegelijk slepen door de sluis.) Rond 14.30 uur was hij weer terug. Hij vertelde, dat hij al met de sluiswachter had afgesproken, dat deze de deuren voor ons zou openhouden, zodat wij er samen direct doorheen konden varen. En voorts zei hij: "By the way, de kosten voor het slepen komt op € 285,00!" Ik heb hem maar niet gevraagd of het inclusief of exclusief B.T.W. was, omdat ik zijn antwoord niet wilde horen. Ik voelde mij nu al "genaaid" en had al zo'n voor gevoel, dat daar zeker de B.T.W. nog bij kwam. "Dat meen je niet, gaf ik hem aan. Dat vind ik onredelijk voor dat half uurtje werk voor een 500 of 600 meter sleepje. Ik zou dat nog maar even in overweging nemen!" Toen zei hij: "Mijnheer moet u kijken wat voor een boot u heeft."

De goede man van de werkplaats (Hans), stond al bij de hijskraan op mij te wachten. Het schip hing al een paar minuten later in de banden en iets later boven een betonnen vloer. Met veel inspanning en het zweet op mijn voorhoofd kreeg ik de schoot los. En eigenlijk was het klusje met een paar minuten gefikst. Hans liet mij met de boot weer in het



Op de wal voor inspectie

water zakken om te kijken of de motor met keerkoppeling en de schroef weer goed functioneerden, en alles bleek, prima te werken. Hij haalde mij weer naar boven om de betaling te doen. Dit was € 200,00 inclusief B.T.W. Dat viel mij mee. Hij maakte géén misbruik van de situatie.

Ik kon de terugvaart naar "De Engel" weer hervatten!

Maar je ziet, hoe belangrijk het is om je spullen goed na te kijken en kritisch te blijven op de kwaliteit van de onderdelen van je schip. Die nieuw aangeschafte "fokkeschootknoop" van ca. € 10,00 kostte mij uiteindelijk € 544,85! Maar, al met al, heb ik wel een leuke en spannende vakantie gehad!



Fokkeschoot in de schroef



Een sleepje voor 300 meter verderop



Dorigo-Rosbag

RAAMFOLIE & RECLAME



- Warmte-werende folie
- Naamstickers
- Striping

T. 026 -3193400
dorigo-rosbag.nl

Overstap naar Lithium ... waarom niet ?? (deel 2)

door Egenolf van Stein Callenfels

Het DC/DC converter concept

Om een LFP accu goed gecontroleerd te kunnen laden is het beste om dit door één betrouwbare laadregelaar te doen die exact op de juiste waarden kan worden ingesteld. In een dergelijk concept zijn er in feite twee gescheiden boordnetten: één voor de startaccu en één voor de LFP boordaccu. De dynamo laadt de startaccu op tot ca. 14,3 – 14,8 volt. Te hoog dus voor LFP. Vervolgens is er een z.g. DC/DC converter aangebracht tussen de startaccu en de LFP boordaccu die van de “ruwe” laadspanning van de dynamo een nauwkeurig geregelde laadspanning maakt voor de LFP accu. Voorbeelden zijn de Victron smart Orion, de Mastervolt Macplus, de TS 400 of TS 800 van Topsystems. Een DC/DC converter komt dan in de plaats van een diodebrug, en maakt het mogelijk de LFP accu met een gecontroleerde spanning en stroom te laden, onafhankelijk van de spanning of stroom van de dynamo en de startaccu.

Aandachtspunten bij het aanpassen van het boordsysteem.

Het gehele boordsysteem moet kritisch tegen het licht worden gehouden wanneer er wordt overgestapt naar lithium. Lithium accu's kunnen zeer hoge stromen leveren en kunnen daardoor bij kortsluiting brand in de bedrading veroorzaken.

Ten eerste moeten alle (hoofd) zekeringen en beveiligingen geschikt zijn en de juiste waarde hebben. In sommige gevallen is het ook aan te raden om een speciaal hoogvermogen relais op te nemen (een afstandbediende hoofdschakelaar zeg maar).

Ten tweede moet worden voorkomen dat de dynamo overbelast raakt. Dit kan worden gerealiseerd door een speciale dynamoregelaar te installeren, specifiek toegesneden op lithium, of door het toepassen van een DC/DC converter zoals omschreven.

Ten derde moet bij alle andere laadsystemen bekeken worden of ze

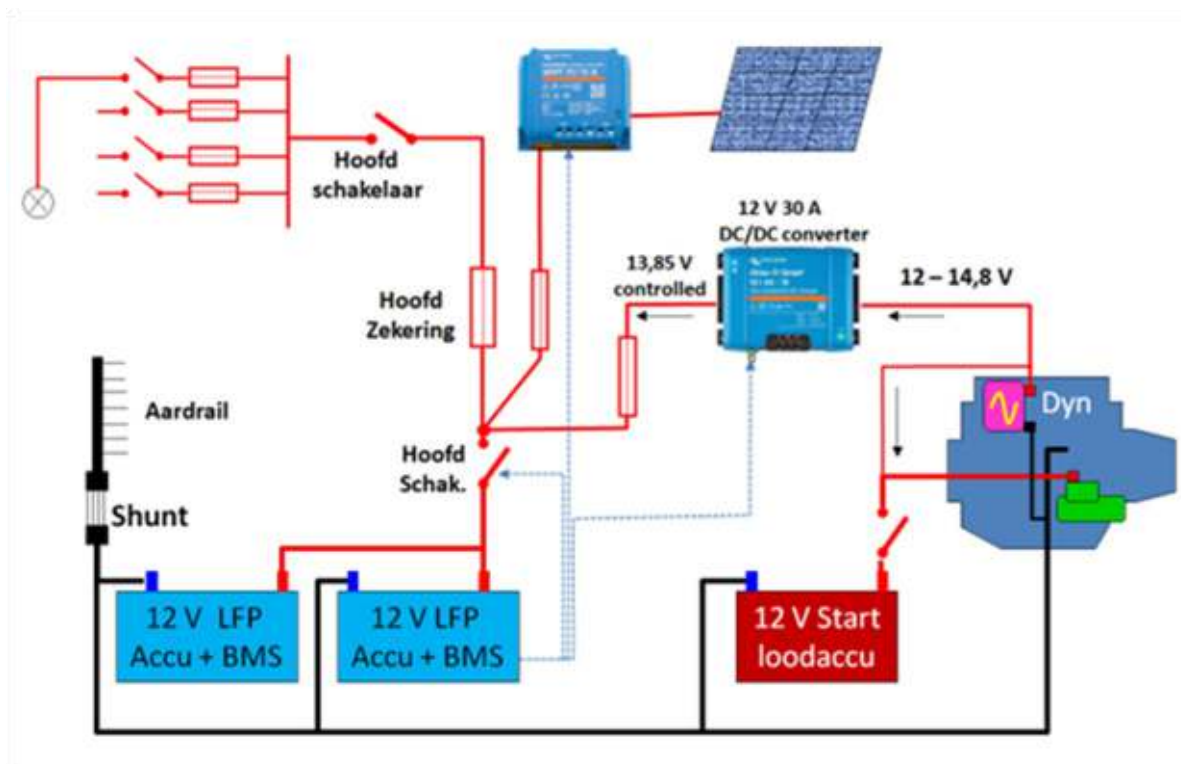


Fig. 7. schema van een DC/DC gekoppeld boordsysteem.

geschikt zijn voor LFP accu's. Met name of de laadspanning kan worden ingesteld op een maximum van 14,2 volt, afnemend naar druppelladingspanning van 13,4 – 13,2 volt. Daarnaast moeten deze lader(s) op afstand door het BMS kunnen worden uitgeschakeld.

Overstap naar lithium – de aanpak

Een goed moment om over te stappen is wanneer je huidige accu's in slechte conditie zijn. Maar gezien de aanzienlijke verschillen tussen lood en lithium, is het wel van belang je er enigszins in te verdiepen om dure vergissingen te voorkomen. Er zijn drie verschillende manieren waarop je kunt overstappen:

1. De DIY methode

Koop individuele cellen en een BMS op internet en bouw dit samen in een stevige behuizing. Pas je boordnet aan op alle genoemde aandachtspunten. Dit is de goedkoopste methode. Het is niet moeilijk, er zijn vele voorbeelden op internet te vinden, maar je moet wel een grondige praktische kennis hebben van 12 en 24 volt boordsystemen en ook alle risico's zelf willen dragen. Niet iedereen wil dat. Garantie tot aan je eigen kajuitdeur. Bootverzekering?

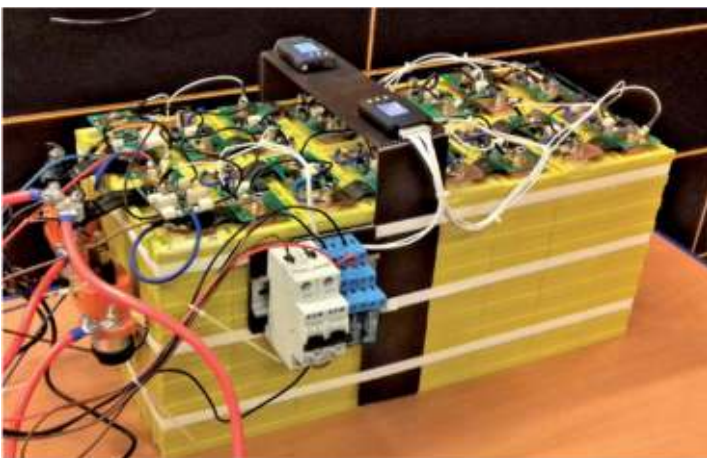


Fig. 8. Een mooi DIY project...

2. De “drop-in” methode

Een aantal fabrikanten adverteert met een 1 op 1 vervanging van lood (AGM) door

lithium accu's met ingebouwde BMS. Deze BMS moet dan ook voor alle beveiligingen zorgen. Dat kan een keer mis gaan en dan wordt je drop-in een dure “drop-out” tenzij dit door garantie gedekt is. Nog steeds moet je alle laadsystemen aan boord verifiëren of ze geschikt zijn voor lithium accu's, anders is de garantie mogelijk ongeldig. Een afgeleid systeem zou je kunnen noemen “drop-next” Een voorbeeld is de BOS LE300 systeem ontwikkeld voor campers, waarvan wordt beweerd dat je de lithium units parallel aan bestaande loodaccu's kunt zetten. Gezien alle bovengenoemde aandachtspunten zitten daar nogal wat haken en ogen aan.



Fig. 9. Voorbeelden van “drop-in” lithium accu's



Fig. 10. LPF ombouw project aan boord van de “Blue Pearl”.

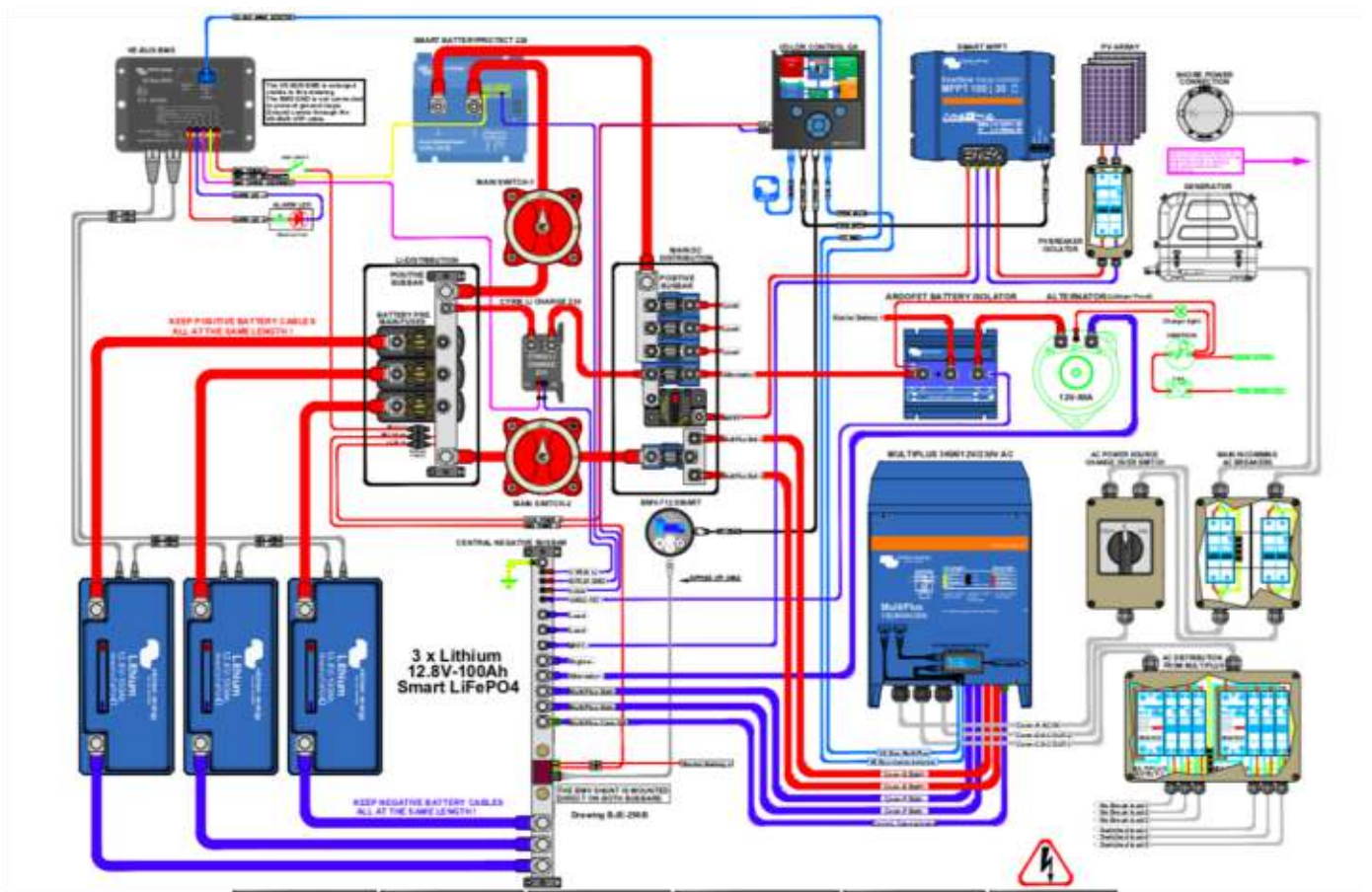


Fig. 11. Voorbeeld van een geïntegreerde aanpak – alles van één leverancier

3. De ervaren systeemleveranciers

Als je het grondig wilt aanpakken vervang je niet alleen de accu's maar ook alle laad- en monitoring systemen door producten van dezelfde leverancier. Dan is alles goed op elkaar afgestemd en is de onderlinge communicatie en beveiliging ook goed geregeld. En je hebt een goede garantie op je hele systeem. Maar er hangt wel een prijskaartje aan. Toonaangevend hierin zijn Mastervolt en Victron.

Leveranciers van Lithium accu's

In Nederland zijn Mastervolt en Victron welbekend. Het Zweedse Subebeam levert "drop-in" accu's. In de camperwereld is de "SuperB" accu bekend. Het Nederlandse bedrijf "PureAcell" levert ook heel betaalbare oplossingen.

Conclusie:

Is lithium interessant voor mij?

Als je voornamelijk tussen jachthavens vaart en 's nachts aan de walstroom ligt, is overstap naar lithium (nog) niet relevant. Blijf voorlopig bij AGM lood.

Als je houdt van lange zwerftochten en meerdaagse onafhankelijkheid: – ankeren – droogvallen – verre tochten, dan wordt LFP al een stuk interessanter, zeker in combinatie met zonnepanelen.

Voor multihulls is LFP sowieso en aanrader vanwege het aanzienlijk lagere gewicht.

Voor vertrekkers en liveboards is LFP inmiddels bijna vanzelfsprekend geworden.

Als je besloten hebt over te stappen, neem ruim de tijd om je in te lezen, blijf kritisch, en geloof niet alle verhalen van leveranciers. Maar als je het goed aanpakt zul je vele jaren ongestoord plezier hebben van een betrouwbaar boordnet.

Quote van Yachting Monthly oktober 2022:

Every boat is different, depending on the equipment, electrical loads anticipated and type of usage. It is well worth seeking the advice of a professional before just going ahead and adding a lithium battery into your boat. There's much more to it than just a straightforward swap.

Vrij vertaald door de redactie:

Elke boot is weer anders, afhankelijk van de apparatuur, de verwachte elektrische belasting, en het gebruik van de boot. Het is daarom de moeite waard om het advies van een deskundige te vragen voordat je gewoon je gang gaat en een lithiumbatterij in je boot zet. Er is meer nodig dan alleen maar een rechttoe-rechtaan omruil van de accu's.

- Goede algemene informatie: www.sunonbattery.com > Knowledge centre
- Zeer gedetailleerde technische achtergrond- informatie is te vinden op: www.Nordkyndesign.com > technology > lithium Battery Systems
- Voorbeeld van een geslaagd ombouw-project: <http://www.svbluepearl.com/1100-ah-12v-lithium-lifepo4-installation-on-a-lagoon-42/>
- Zeilersforum : "Lithium accu's op de Saila", Hans Vernhout.
- Of zoeken op Lithium of LiFePO4 accus, (maar dat tuimelen er wel allerlei relevante en niet relevante meningen over elkaar heen).
- Artikelen in Zeilwereld van Rob Ramsey over LFP ombouw project op "Tosca".
- Uit 2017: "LiFePO4 accu's aan boord van jachten" - Aike vd Hoeft.

Leveranciers:

Victron, Mastervolt, PureAcell, SuperB, Sunbeam, Rebelcell, En vele anderen





Boerderij De Deel

er valt altijd wat te vieren!

events | **samen eten** | groepen | **trouwen** | rouwen
feesten & vieren | arrangementen | **vergaderen**

#eventsopmaat #posbank #veluwe

20
23

www.boerderijdedeel.nl

CENTURION DEALER GELDERLAND



De beste accu voor uw boot!

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

SPITMANACCUS.NL 026 3611425



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl