

BVC 15 JAAR

BRANDSMA *Vlet* clubblad

IN DIT NUMMER O.A.

- Historie van Jubilerende Brandsma Vletclub
- Cursus Lakonderhoud en Lakherstel
- Tocht door Oost en Midden Nederland
- Vier Beursbezoeken
- Bewaking op afstand
- Brielse Meer
- Werfnieuws Brandsma Jachten
- Weetjes en Nieuwtjes van en voor leden



JAARGANG 15

NUMMER 2

APRIL 2015

JeEs
reclamemakers

www.je-es.nl

BRANDSMA VLETCLUB

OPGERICHT OP 26 MAART 2000 IN STRAND HORST.



Brandsma Vletclub
(Opgericht 26 maart 2000 te Strand Horst)

Bestuur:

Hans Naerebout ('Lis') Voorzitter	De Uitkijk 13, 5146 CD Waalwijk 0416-283022 en 06-53412009; hans.naerebout@kpnmail.nl
Louis Molders ('Scheepsrecht') Secretaris	Morsweg 190 A, 2332 ET Leiden 071-5762803 en 06-5168 2208; secretaris@brandsmavletclub.nl
Steeff Stolp ('Astra Nova') Penningmeester	Redan 28, 1411 LD Naarden 035-6950107 en 06-53166858; steef@stolpmulder.nl

Contributie € 35 op bankrekeningnummer NL95ABNA056.62.26.553 van de Brandsma Vletclub te Naarden, met vermelding van het jaar waarop de betaling betrekking heeft. Voor betalingen vanuit het buitenland geldt: Banknaam: ABN AMRO; IBAN nr.: NL95ABNA0566226553; BIC SWIFT CODE: ABNANL2A

Technische commissie:

Jan Fokke ('Callisto') Elektrotechnisch deskundige	Muizenweide 294, 2727 EL Zoetermeer 079-3431468 en 06-34370930; jefokke@planet.nl
---	---

vacature voor Mechanisch deskundige

Redactiecommissie (clubblad, website <http://www.brandsmavletclub.nl/>):

Louis C.W. Pols ('Devota') Redacteur	Ridderstraat 46, 4902 AB Oosterhout 0162-421556 en 06-36544696; louis.pols@ziggo.nl
Wim Zijlmans ('SiRi') Webmaster	Hertogshoef 255, 4941 KL Raamsdonkveer 0162-519593 en 06-53714238; addyenwimzijlmans@kpnmail.nl
Kees Ruissen ('Gamba') Lid	Hangenier 4, 4901 ZW Oosterhout 06-22519459; cj.ruissen@hccnet.nl
Reclame-adviesbureau JE/ES Drukker Clubblad	Postbus 343, 7100 AH Winterswijk 0543-551111 en 06-51321097; http://www.je-es.nl

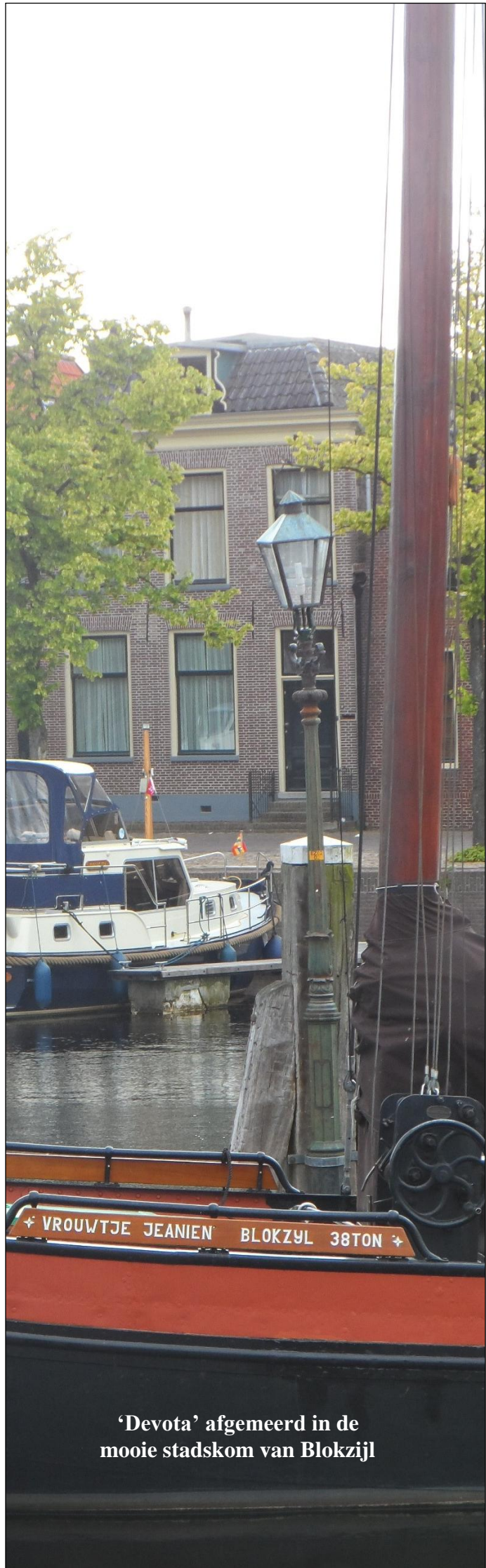
Disclaimer

Het bestuur en de redactiecommissie, gezamenlijk verantwoordelijk voor de inhoud van de website en het clubblad van de Brandsma Vletclub, sluiten alle aansprakelijkheid uit voor enigerlei directe of indirecte schade van welke aard ook, die voortvloeit uit of in enig opzicht verband houdt met het gebruik van de informatie die door middel van de website of het clubblad is verkregen. Ondanks de goede zorg van de redactiecommissie is het mogelijk dat de informatie die op de website en in het clubblad wordt vermeld onvolledig of onjuist is.

Inhoudsopgave

Jaargang 15, Nummer 2, apr. 2015

	pag.nr.
Over de Brandsma Vletclub.	1
Inhoudsopgave.	2
Voorwoord voorzitter, Hans Naerebout	3
Van de redactiecommissie, Louis Pols en Wim Zijlmans	4
Weetjes en nieuwtjes van en voor leden:	
Nederland-Waterland	5
Boek 'Historie Binnenvaart en Ned. vaarwegen'	5
Hellend vlak Arzviller tot midden juli afgesloten	5
PC-Navigo Mobile en ANWB apps	6
Binnenstad 's-Hertogenbosch en Maximakanaal	6
Boek 'De Reizen van de Tijgerhaai'	6
Jaarverslag 2014, Het Bestuur	7
Historie van jubilerende Brandsma VletClub, Louis Pols	9
Tocht door Oost en Midden Nederland, Jo Dohmen	13
Vier beursbezoeken, Hans Naerebout	26
Bewaking op afstand, Kees Ruissen	29
Cursus Lakonderhoud en Lakherstel, Hans Naerebout	31
Even voorstellen:	
Ronald en Gerda van der Heijden	34
Ab en Adri Gal	35
Brielse Meer, Louis en Anneliese Pols	37
Even de boot wegbrengen, Jo Dohmen	41
Werfnieuws, Brandsma Jachten	43
Meer dan 100 scheepsnamen, Louis Pols	45
Advertenties:	
Jaarsma & Silvijs; Zeilmakerij Sterk	8
Technautic Bâtsystem	30
Nooitgedagt Yachtpainting	36
Kuiper Verzekeringen	40
Vetus Nieuwe Boegschroef Lijn; Yanmar	46
Brandsma Jachten; Raymarine	47



'Devota' afgemeerd in de
mooie stadskom van Blokzijl

Voorwoord van de voorzitter



Het is eigenlijk een beetje vreemd om nu al het voorwoord te schrijven voor het clubblad dat tijdens de Voorjaarsbijeenkomst in Amersfoort wordt uitgereikt. Gisteren viel er nog wat winterse neerslag en moesten we de autoruiten nog schoonschrappen. Maar met een beetje verbeelding verplaats je je naar het voorjaar en dat is een prima vooruitzicht.

Over onze Najaarsbijeenkomst 2014 in Raamsdonkveer hebben we niets dan lovende woorden gehoord. Een sprankelend betoog door Ben van der Reek en een fantastische rondrit per touringcar om wat knelpunten van het nieuwe Deltaplan met eigen ogen te aanschouwen. Die lovende woorden zijn natuurlijk erg vleidend voor het bestuur, maar tegelijkertijd beseffen we dat we hiermee de lat wel hoog hebben gelegd voor volgende bijeenkomsten.

Beste clubleden, we zijn maar een doodgewoon clubje en het bestuur doet haar best om steeds weer wat interessants te bieden, maar steeds de overtreffende trap behalen is geen doel op zich. Het is fantastisch dat de leden akkoord zijn gegaan met een contributieverhoging naar € 35. Hiermee geeft u aan dat de activiteiten, die hiermee worden georganiseerd, daadwerkelijk worden gewaardeerd.

we doen een oproep aan u om u te laten horen

Er is een grote groep leden die jaarlijks hun contributie betalen, maar die we niet of nauwelijks zien op onze bijeenkomsten. Dat vinden we jammer, want we willen hen zo graag mee laten delen in het enthousiasme van degenen die dat wel hebben. We doen een oproep aan u om u te laten horen.

Moeten we wat anders doen, liever andere data of onderwerpen, anders georganiseerd? Geeft het aan ons door, u schrikt het bestuur er niet mee af. Integendeel!

Op 24 januari j.l. hebben we wederom een interessante cursusdag gevolgd: Lak-onderhoud en Herstel. De huisschilder van Brandsma Jachten Nooitgedagt Yachtpainting heeft zelf, en met assistentie van International Paints en Riwx, een fantastisch programma neergezet. Het was jammer dat enkele deelnemers niet konden komen vanwege de zeer winterse weersomstandigheden.

In deze Voorjaarsbijeenkomst verzorgt Kees Ruissen een voordracht over gezondheid aan boord. We zijn erg verheugd dat hij dit doet en we hopen dat dit aanleiding mag zijn voor anderen onder ons om dat ook te doen. Dat kan gaan over elk onderwerp. Het behoeft beslist niet alleen over bootjes en varen te gaan. Vaak is de hobby van één van ons een interessant onderwerp daarvoor.

Kees heeft zich afgelopen Najaarsvergadering ook beschikbaar gesteld om de Redactiecommissie te versterken. Daar zijn we zeer verheugd over. Het was onderdeel van een oproep voor meerdere aankomende vacatures in het bestuur en de commissies. Zo treedt onze secretaris af in het voorjaar van 2016. Denk niet, nog tijd genoeg, want 2016 komt sneller dan u denkt. Het zou fijn zijn wanneer één van onze leden deze klus voor enkele jaren zou willen oppakken en vanaf nu alvast een tijdje mee kan lopen met Louis Molders.

We treffen elkaar, hier in Amersfoort. Een leuke stadshaven, waarvan we hopen dat die vol zal liggen met schepen van onze leden. We kunnen nu nog niet overzien hoe het weer gaat worden, want dat is vaak een bepalende factor. Anderzijds zijn wij, clubleden, toch niet zo gauw bang van een regenbuitje of een briesje wind? Ook voor de zondag hebben we weer wat in petto om u daarna te laten vertrekken met een goede herinnering aan Amersfoort.

Beste clubleden, we wensen u vanaf nu, hier in Amersfoort, een fantastisch vaarseizoen toe.
Met vriendelijke groet,

Hans Naerebout, voorzitter

Van de redactiecommissie



Dit jaar bestaat de Brandsma Vletclub al weer 15 jaar en als aanloopje naar de feestelijke bijeenkomst op 22 aug. in Sneek, is in dit Clubblad alvast een korte historie van onze nog jonge Club opgenomen. Daarnaast zijn er verslagen van de cursus



‘Lakonderhoud en lakherstel’, van vier beursbezoeken, van liefst drie heel verschillende vaartochten door Nederland, alsook zes interessante items in onze rubriek ‘Weetjes en nieuwtjes van en voor leden’, en nog meer. De zeer ervaren Oostzeevaarders Ab en Adri Gal met hun Noordseekotter ‘Castor’ stellen zich aan ons voor, evenals Ronald en Gerda van der Heijden. Het nieuwe redactielid Kees Ruissen schrijft een technisch verslag over bewaking van zijn schip op afstand. Hij gaat ook proberen een mooie promotiefilm te maken. Klaus Ulrich Schmidt was zo aardig om een aantal teksten uit ons Clubblad te vertalen naar het Duits als service voor onze Duitssprekende leden en andere lezers (in de vorm van voor hen bijgevoegde inlegvellen).



De Website bevat weer veel nieuws, zie hieronder de complete lijst van nieuwe items. Voor zowel het Clubblad als de Website, blijft jullie inbreng onontbeerlijk, maar slechts een klein groepje leden levert ook werkelijk bijdragen. Wees niet beschroomd, kom op met die interessante verhalen en deel de kennis over je schip en het varen ermee, met ons allen! Op de voorpagina staat dit keer een fraaie boeg-golf van de ‘Devota’ afgebeeld terwijl die op het Volkerak vaart.



Louis Pols (redacteur), Wim Zijlmans (webmaster) en Kees Ruissen (lid)

Titels van de items die sinds het okt. 2014 Clubblad nieuw zijn verschenen op onze website. Denk je dat er iets interessants voor je bij is? Ga dan naar <http://brandsmavletclub.nl/> voor meer details.

- Filmpje van witte Brandsmavlet
- Watersport-apps
- Zoek ook mee naar gestolen boten
- Fotoalbum ‘Zo maak je een Luna’
- Mooi promotiefilmpje van de Brandsma Vlet 1100 AC (bron: RTL.nl/vaarTV)
- Boot Holland 2015: Stabiel bezoekersaantal en opgetogen standhouders
- Brandsma Jachten groots aanwezig op Boot Holland 2015
- Leerzame cursusdag over ‘Lakonderhoud en Lakreparatie’
- Versobering bediening bruggen en sluizen per 1 januari 2015
- Ook tolheffing op Duitse wateren
- YouTube filmpje van een Luna 40, geplaatst door Brandsma jachten
- Spreuken en gezegdes

- Stolenboats.nl
- Tarieven voor 2015 van VNF (de Franse waterwegbeheerder)
- Hellend vlak van Arzwiller medio juli 2015 pas weer in gebruik
- Filmpje van het Skutsje Sealen 2014
- Hoogeveen krijgt in 2016 passantenhaven
- Windmolenpark IJsselmeer verboden voor recreatievaart
- Bediening verschillende bruggen en sluizen zal in 2015 versoberen
- Eerste vliegende motorboot
- Kantelende sluis: nooit meer wachten voor een open brug
- Wilt u ook naar de cursus lakonderhoud en lakherstel?
- ‘De Keuring’ bij aankoop van een schip

Weetjes en nieuwtjes van en voor leden

Nederland-Waterland

Op donderdagavond om 22:15u op NPO1 is deze winter (4 dec. 2014 t.m. 19 febr. 2015) door de EO de 8-delige serie Nederland-Waterland vertoond.



De vaartocht begon en eindigde op Pampus en ging dwars door Nederland, van de Wadden in het noorden tot aan Zeeland in het zuiden. Van het moderne Rotterdam tot het oude Nijmegen. Elke aflevering werd een andere regio verkend. Dat gebeurde met een prachtige, 100 jaar oude klipperaak 'De Catharina van Mijdrecht'. Er werd gezeild over smalle sloten en brede kanalen, over Maas, Waal en Vecht, over Friese en Utrechtse meren, door Overijsselse moerassen, en over Noordzee, Waddenzee en IJsselmeer. Elke aflevering duurde één dag, van zonsopkomst tot zonsondergang. Schitterende vergezichten en bijzondere details werden getoond. Men ontmoette Nederlanders die dagelijks met het water leven, doordat ze ermee werken, eraan

wonen of er geliefden aan verloren. Voor de opnames werden de modernste cameratechnieken toegepast, zowel vanaf het water, de waterkant, als vanuit de lucht, maar ook onder water werd gefilmd. Dit levert spectaculaire beelden op. Door de prachtige beelden, de meeslepende muziek en de stem van acteur Gijs Scholten-van Aschat werd de kijkers een bijzondere kijk op Nederland geboden. Ik heb er van genoten. Een DVD-box is bij de EO te bestellen.



Boek over Historie Binnenvaart en Nederlandse vaarwegen

In 2014 is er een prachtig mooi, dik (439 pag.), zwaar, en rijk geïllustreerd boek uitgekomen met acht hoofdstukken over de historie van de binnenvaart en van de Nederlandse vaarwegen vanaf 1800 tot heden, geschreven door Ruud Filarski en uitgegeven door Matrijs. Alleen al de foto op de voorkaft van een ijsbreker met een aantal schepen achter zich aan, ploegend door het ijs op de Bergse Maas, is fantastisch. Vele interessante kaarten tonen de ontwikkeling van het vaarwegennet in Nederland. Er zijn tabellen over de ontwikkeling van het goederenvervoer en het scheepvaartverkeer, en nog veel meer. De kosten van dit boek zijn € 39,95.



Hellend vlak Arzviller nog tot midden juli afgesloten

Volgens een bulletin van de VNF (de Franse Rijkswaterstaat) van 17 dec. 2014 zal het hellend vlak (Le Plan incliné de Saint-Louis Arzviller) op het Rijn-Marnekanaal nog tot medio juli 2015 gestremd blijven! Het herstel gaat dus nog geruime tijd duren. De vaart naar en van Strasbourg via de Franse binnenwateren, blijft hiermee dan ook onmogelijk. Het mechanisch defect dat deze stremming veroorzaakte vond plaats op 10 juli 2014. Ook al in 2013 was deze constructie langdurig gestremd door een klemgeraakte deur.

PC-Navigo Mobile en ANWB apps

Het populaire navigatieprogramma PC-Navigo, ontwikkeld door Noordersoft, was tot nu toe alleen beschikbaar voor de laptop. In de afgelopen winter is een versie uitgetest met een aantal gebruikers (waaronder ondergetekende) die het mogelijk maakt de route ook op tablet of mobieltje weer te geven. Men moet echter nog wel steeds eerst de route thuis op de computer aanmaken. Deze route kan daarna aan boord in een Google Maps display op tablet of mobieltje worden weergegeven incl. eigen positie via GPS. De benodigde reisplanner app heet PC-Navigo Webview en kost € 39. Zolang je onderweg je route niet hoeft te wijzigen (b.v. door een stremming), is dit een redelijke oplossing. In de praktijk zal nog moeten blijken hoe nuttig dit is. Om verdere software-ontwikkeling mogelijk te maken heeft er inmiddels een overdracht plaatsgevonden van NoorderSoft aan de Belgische Periskal Group, gevestigd te Wuustwezel.

Voor het varen in Nederland zelf is de ANWB Waterkaarten app overigens een prima alternatief (€ 4,49 per week, € 9,99 per maand of € 38,99 per jaar). Je positie wordt op de vertrouwde ANWB-kaarten weergegeven, maar het is geen routeplanner. Als je er de ANWB Scheepvaartberichten app bij koopt (eenmalig € 1,79) dan ben je ook nog op de hoogte van alle stremmingen e.d.

Aanleggen in de binnenstad van 's-Hertogenbosch en het Maximakanaal



Om voor de beroepsvaart een snellere verbinding te maken tussen (Bergse) Maas en Zuid-Willemsvaart is het **Maximakanaal** gegraven en inmiddels in gebruik genomen (officieel door koningin Maxima op 5 maart j.l.). De beroepsvaart hoeft hierdoor niet langer door de Boschse binnenstad te varen. De gemeente 's Hertogenbosch is eigenaar en beheerder geworden van het oude stuk Zuid-Willemsvaart door de stad en is daarmee ook verantwoordelijk voor de bediening van de sluisen en de bruggen.

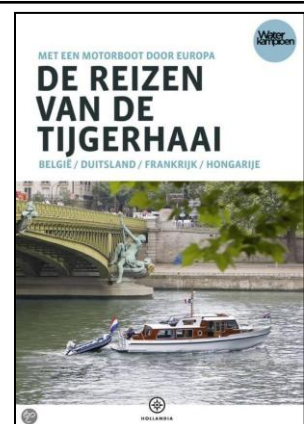
Gelukkig wordt de bedieningstijd van **sluis Engelen** en de Dongensebrug nauwelijks veranderd. De overige (overigens vrij hoge) bruggen worden niet

meer bediend, bovendien wordt **sluis 0** (met de Anthoniebrug) **alleen in de zomer en alleen op zondag, woensdag en vrijdag om 15 uur** nog maar bediend! Eind 2015 wordt deze bediening van bruggen en sluisen geëvalueerd. De slechts incidentele bediening van sluis 0 kan wel eens tot gevolg hebben dat de recreatievaart veel minder door 's-Hertogenbosch zal varen en daar ook minder zal blijven liggen. Niet alleen jammer voor de recreatievaart, maar ook een strop voor de middenstand. Den Bosch wordt minder aantrekkelijk!

De Reizen van de Tijgerhaai

Mooi boek van 256 pagina's over vier grote reizen door Europa van de 'Tijgerhaai', het redactieschip van de Waterkampioen. Deze motorboot heeft vanaf 2001 gevaren door België, naar Berlijn en omgeving (2005), door Frankrijk tot aan de Middellandse Zee (2008), en via Rijn, Main en Donau naar Boedapest (2010). Het is gèèn gedetailleerde vaargids, maar wèl een fraai reisboek ter inspiratie en navolging, met veel mooie foto's. Auteur Jan Fraterman, uitgeverij Hollandia Watersport, prijs € 24,95.

Louis Pols, 'Devota'





Jaarverslag 2014 van de Brandsma Vlet Club

Het jaar 2014 bracht ons prima vaaromstandigheden. Half maart een terrasje bezoeken, en doorvaren tot november. Alleen de zomermaanden waren iets minder.

Geheel volgens traditie organiseerden we in januari een technische cursus. Maar liefst 21 personen kwamen naar Hefra BV in Rotterdam waar de heren Kostense en Pawiro het gehoor alles vertelden over de wereld van de accu. Hans wist de vele informatie samen te ballen in twee pagina's in ons clubblad.

Onze voorjaarsbijeenkomst werd dit jaar georganiseerd in Leerdam. We mochten ons verheugen in een gezonde belangstelling. Er waren 50 inschrijvingen voor de vergadering, er werden 9 kamers gereserveerd zodat het Oude Posthuys zelfs een beroep moest doen op collega's, 34 personen namen deel aan het gezamenlijke diner en de volgende morgen zaten 24 personen fris en fruitig aan het ontbijt waarna ze nog deelnamen aan de excursie naar de glasblazerij waar een mooie demonstratie kon worden gevolgd. Voorafgaand aan de feitelijke voorjaarsvergadering verzorgde Louis Pols nog een lezing over het Franse kanalenstelsel met de bijbehorende eigenaardigheden. Het meest verheugend was de deelname van liefst 7 schepen die konden overnachten bij De Oude Horn, een gastvrije haven gelegen tegen het centrum van de plaats. De eerder genoemde gunstige stemming van de weergoden maakte het ijsbrekerverhaal van een jaar eerder weer goed en was debet aan het hoge aantal leden dat met hun schip acte de présence gaven.

De toertocht van 2014 voerde de deelnemers door het Groene Hart van ons land. Een tocht door een totaal ander vaargebied dan velen van ons normaal opzoeken, met her en der een toegestane maximumsnelheid van 4,5 km/uur. Over onthaasten gesproken. Jammer dat er naast de organisator maar één schip deelnam aan de overigens geslaagde tocht, waarvan uitgebreid verslag is gedaan in ons clubblad.

Na een aantal jaren met langzaam afnemende belangstelling, werd de keuze gemaakt niet meer als groep deel te nemen aan de Almelose Havendagen. Geprobeerd werd deel te nemen aan een ander evenement te weten de Helderse Visserijdagen, maar helaas waren er ook daar geen inschrijvingen voor zodat we onze club hebben moeten afmelden.

gezonde vereniging heeft een minimum aantal leden nodig

De najaarsbijeenkomst vond plaats in Raamsdonkveer. Een strategisch gekozen locatie van waaruit een excursie kon worden gemaakt alwaar een aantal aspecten van het Deltaplan konden worden bewonderd. De bescherming tegen hoogwater vindt niet alleen langs de kust plaats maar tot ver in het binnenland langs de rivieren. Soms

door dijkverzwaring, dan weer door de rivier meer ruimte te geven. Op de agenda van de vergadering stond nog een belangrijk punt: een contributieverhoging met € 10,- per jaar naar € 35,-. Ook kwam het verlies aan leden ter sprake. Een aanmerkelijk aantal leden moest voornamelijk om gezondheidsredenen afscheid nemen van de club. De teruggang in ledenaantal zal de komende tijd onze volledige aandacht nodig hebben om tot staan gebracht te worden want een gezonde vereniging heeft een minimum aantal leden nodig.

Het bestuur.

(advertentie)

SCHEEPSSTOFFEERDERIJ

JAARSM & SILVIUS

Hèt adres voor scheepsstoffering

- Matrassen en kussens
 - Lattenbodems
 - Grote slaapstudio
 - Losse verkoop van meubelstoffen
 - Stuurstoelen
 - Korte levertijden
- matrassen zelfs binnen 24 uur



Oude Oppenhuizerweg 75
8606 JC Sneek

T 0515 42 00 07

I www.jaarsmasilvius.nl

Voor een kussen om te zoenen!

(advertentie)



Wij van team Sterk wensen u een
mooi en zonnig vaarseizoen toe!

Zeilmakerij Sterk - Zuidend 8 - 8601EL - Sneek
0515-417271 www.zeilmakerijsterk.nl

Korte historie van de jubilerende Brandsma Vletclub



Onze Brandsma VletClub (BVC) is opgericht op 26 maart 2000 te Strand Horst en bestaat dit jaar dus 15 jaar, en dat is reden voor een feestje. Dat *derde* Lustrum zal gevierd worden op zaterdag 22 augustus bij Brandsma Jachten te Sneek.

Op 7 nov. 2010 werd het *tweede* Lustrum met toen 63 leden in Leusden gevierd, met een serieuze noot over de toekomstige ontwikkelingen van onze Club, en met een ontspannen noot in de vorm van vrolijke accordeonmuziek.

Dit derde Lustrum is voor mij een aanleiding terug te kijken in de 15 jaar historie van onze nog altijd piepjonge vereniging.

Ledenvergaderingen

Gedurende de eerste paar jaar werd er vergaderd in Strand Restaurant Horst. Toen het ledenaantal toenam tot boven de 40 moest men op zoek naar een ruimere locatie. Dat werd restaurant Oud-Leusden in Leusden. Incidenteel was een ledenvergadering elders, zoals in sept. 2006 toen men te gast was bij Brandsma Jachten voor de tweejaarlijkse barbecue op de werf. Toen was directeur Dirk ten Cate nog de gastheer. Op 31 mei 2008 is hij echter na een lang ziekbed op 64-jarige leeftijd overleden.



Iedereen die bij de uitvaartceremonie op 4 juni in de leeggeruimde grote montagehal is geweest, zal zich de enorme belangstelling en de indrukwekkende plechtigheid herinneren.

Op 21 aug. 2010 was er weer eens een grote happening in de hal van Brandsma, dit keer voor de introductie van de nieuwe Luna. Veel BVC-leden gaven daarbij acte de présence.

Inmiddels heeft onze Club Oud-Leusden als vergaderplek vaarwel gezegd en is er meer diversiteit gekomen in vergaderlocaties. Recentelijk hebben we vergaderd in Emmeloord (2013 twee keer), Leerdam (2014) en Raamsdonksveer (2014) en gaan we dit voorjaar naar Amersfoort. Deze trend zal zich wel voortzetten vanwege de interessante variatie die dat oplevert maar ook omdat hierdoor de last van lang-moeten-reizen wat meer wordt gespreid over de regio's. Onze leden zijn ongeveer als volgt geografisch verdeeld: 20 uit Groningen en Friesland, 15 bezuiden de grote rivieren, 20 in de rest van Nederland, en een 5-tal buitenlanders (Duits, Zwitsers, Belgisch). Ook is het aantrekkelijk dat sommige vergaderplekken nu per boot kunnen worden bereikt. Voorjaar 2013 was de belangstelling hiervoor in Emmeloord nog gering, maar het weer was toen ook bar en boos, maar in het voorjaar van 2014 lagen liefst 7 schepen afgemeerd in jachthaven de Oude Horn in Leerdam, en ook voor Amersfoort zal de belangstelling vast groot zijn.

Het is ook leerzaam en interessant dat, vaker dan voorheen, voorafgaand aan de vergaderingen presentaties worden verzorgd door deskundigen van buiten of door eigen leden. Voorbeelden hiervan zijn: Samen (er)Varen, De Marrekrite, Franse kanalen, nieuwe Deltaprogramma, e.d.

Een poging om een soort Reisbureau op te zetten, waar reislustige-leden-met-ervaring andere leden-met-reisplannen kunnen informeren, bleek nog niet erg aan te slaan.

Het is goed dat er af en toe ook kritisch constructief wordt gekeken hoe het nu verder moet met de Club. Zo was er op de Jubileumvergadering van 2010 een presentatie van Hans Naerebout waarin hij de leden aanspoorde tot meer betrokkenheid en hij aandrong op meer activiteiten. Mede daarom

1
5
j
a
a
r
B
V
C



Leerdam

werd in 2011 een enquête gehouden onder de leden waarop 35 van de toenmalige 57 leden hebben gereageerd (61,4%). Dit leidde tot elf conclusies die het beleid in de jaren daarna hebben gestuurd. Het betrof onderwerpen zoals het publicatiebeleid op de website; het organiseren van groepsreizen en technische cursussen; assistentie bij het beter leren manoeuvreren; uitnodigen van externe sprekers; eventueel digitale verspreiding van het Clubblad; het plaatsen van advertenties; vragenrubriek op website en in Clubblad; ervaringsadviezen bij bouw van een nieuw schip; en activiteiten om het ledental te verhogen.

Technische Cursussen

Technische cursussen werden ook vroeger al groepsgewijs gevolgd. Zo ging men in de winter van 2001 naar een Yanmarcursus over motoronderhoud. Elf jaar later op 7 jan. 2012 was er een cursus over hetzelfde onderwerp bij Abma in Sneek, het jaar daarop gevolgd door een cursus 'Elektriciteit aan boord' bij ASA Boot Electro in Amsterdam-Noord. Ook in 2014 gingen we op cursus, ditmaal bij Hefra in Rotterdam en werden we bijgepraat over accu's. Op 24 jan. 2015 werd de cursus verzorgd door Nooitgedagt in Sneek met als onderwerp 'Lakonderhoud en lakherstel'. We zijn benieuwd of het bestuur deze reeks kan volhouden en zo ja wat dan het volgende onderwerp zal zijn, want de belangstelling van de leden hiervoor was steeds groot.



Gezamenlijke Toertochten

In het eerste najaar van het bestaan van de BVC hebben een viertal vletten meteen al een toertocht gemaakt vanuit Ossenzijl langs de Overijsselse Turfroute (ca. 300 km met overnachtingen in Giethoorn, Noordscheschut, Coevorden, Vroomshoop en Almen), waarvan verslag werd gedaan in het eerste nummer van het nieuwe Clubblad. Ook in de jaren na 2000 zijn er sporadisch gezamenlijke toertochten gemaakt. In het voorseizoen van 2001 maakten drie jachten een tocht naar Parijs, en in het naseizoen was er een tocht door de Groninger Veenkoloniën gepland, maar die werd afgelast vanwege het slecht weer.

In de zomer van 2011 werd na lange tijd weer eens een gezamenlijke toertocht georganiseerd en wel door Jo en Marjolein Dohmen ('Le Loup Bleu') door Nederlands- en Vlaams-Limburg met vier enthousiaste deelnemers. In mei 2013 hebben Nick en Hanny Meulmeester ('Klaas Jzn') de Oosterscheldetocht georganiseerd met maar liefst zes deelnemende vletten.



Deze stijgende lijn hoopte men door te zetten, dus organiseerde in mei 2014 Louis Molders ('Scheepsrecht') de Groene Hart Tocht. Maar alhoewel de route avontuurlijk en prachtig was, evenals het weer, was de deelname minimaal.

Ook de jarenlange belangstelling om als groep aan de Almelose Havendagen deel te nemen, liep sterk terug, dus lijkt een herbezinning nodig over waar de interesse nu naar uit gaat.

Verloop in ledenbestand

De laatste jaren heeft onze Club 60-70 leden, maar het verloop daarin is tamelijk groot vanwege ziekte, overlijden, verkoop schip, desinteresse, e.d. Potentieel zouden er veel meer schepen lid kunnen zijn. Temeer daar er op de voorjaarsvergadering van 2013 is besloten om, naast de vletten, ook andere bij Brandsma-Jachten gebouwde schepen toe te laten tot onze vereniging (Luna's, Noordzeekotters en Federicken). Sinds de oprichting in 2000 zijn ca. 145 boten ingeschreven geweest bij onze vereniging, en daarvan zijn er nu dus nog zo'n 60 lid. Het aantal gebouwde Brandsmavletten ligt echter boven de 200, nog afgezien van de hierboven genoemde nieuwere typen boten (inmiddels al 50 Luna's), en er zijn dus nog heel wat potentiële leden. Om een vereniging levensvatbaar en actief te houden zou een 100-tal leden ideaal zijn. Aan nieuwe leden is steeds gevraagd zich te introduceren in het Clubblad met een kleine bijdrage over zichzelf en/of over hun boot. Als ik goed geteld heb, hebben over de jaren heen, zo'n 70 leden hier gehoor aan gegeven.

Zeven families (Albert, van der Beek, Brugmans, Dijk, van Hylkema Vlieg, Kanning en Kuipers) staan nu nog op onze ledenlijst en waren er 15 jaar geleden bij de oprichting ook al bij.

Bestuur, Technische Commissie en Redactiecommissie (Clubblad en Website)

De eerste voorzitter in 2000 was Anne Beelen en de Club startte toen met ca. 25 boten. Laurens Kanning is tien jaar lang onvermoeibaar redacteur van het Clubblad geweest. De eerste vijf jaar gaf hij het blad uit in klein formaat (A5), daarna op A4-formaat.

In 2005 (jaar van het eerste Lustrum) werd Marga van Knaapen opgevolgd door Jan van der Beek als secretaris, Rob Vierhout werd de nieuwe penningmeester en Jan van der Weerd de nieuwe voorzitter. Eind 2008 is Jan de Jong secretaris geworden en werd Boukje Woelders penningmeester.

In 2010 vond Laurens het na 10 jaar redacteurschap welletjes en werd het stokje overgenomen door Louis Pols. Via een kennis van de voorzitter kon het Clubblad sindsdien in kleur gedrukt worden. Vanaf nov. 2011 stonden er ook betaalde advertenties in het Clubblad, waarmee de



drukkosten bijna volledig werden gedekt. De verzending naar de niet op de vergadering aanwezige leden is nu nog de grootste kostenpost. Ons Clubblad ligt tegenwoordig ook bij Brandsma Jachten voor bezoekers en potentiële kopers.

In 2010 werd Henk Steenberg webmaster en het lukte hem om een zeer informatieve website in de lucht te krijgen. Eind 2013 is Wim Zijlmans hem opgevolgd en sinds 2014 is er een geheel herziene website operationeel met veel nuttige en actuele informatie. De site heeft een open deel en een alleen-voor-leden deel. Ook wordt de archieffunctie van de site steeds belangrijker.

In 2012 werd Hans Naerebout de nieuwe voorzitter en Louis Molders de nieuwe

secretaris. Eind 2013 werd Boukje opgevolgd door Steef Stolp als penningmeester. Op de najaarsvergadering 2014 is Kees Ruissen toegetreden tot de redactiecommissie en hij zal zich, naast algemene ondersteuning, vooral gaan bezighouden met het maken van een promotiefilm voor het Lustrum.

Tenminste sinds 2011 is er ook een Technische Commissie met in principe een Elektrotechnisch deskundige (Jan Fokke) en een Mechanisch deskundige (oorspronkelijk Hans Naerebout, nu vacature), die over vragen van leden kunnen adviseren.

Reisverslagen en andere informatie van en voor leden



Door onze leden zijn vele individuele reizen gemaakt door alle delen van Nederland en naar diverse buitenland, zoals België, Duitsland, Luxemburg, Denemarken en Frankrijk. Meerdere van onze leden zijn bijvoorbeeld naar Berlijn en Parijs geweest, maar er is ook overwinterd aan de Middellandse Zee. In talloze reisverslagen in ons Clubblad wordt hierover verteld en worden steeds weer anderen enthousiast gemaakt. Als de auteurs daar geen bezwaar tegen hebben, komen die verslagen daarna op het afgeschermd deel van onze website. Zo

schreef ik in het Clubblad van maart 2009 mijn eerste reisverslag over onze eerste rondreis door Nederland en Vlaanderen, toen nog met onze Agder 840 AK, terwijl onze nieuwe

Brandsma vlet 920 AK nog in aanbouw was. Met onze nieuwe 'Devota' gingen wij in 2009 onmiddellijk op stap voor een avontuurlijke tocht naar Berlijn en omstreken. Ons publieke reisverslag en ons dikke fotoboek over die reis heeft al meerdere leden tot gids gediend bij hun reis naar Berlijn. Inmiddels hebben wij ook grote delen van Noord- en Midden-Frankrijk verkend en komen we daar steeds graag terug.



Ook over allerlei vaarbelevissen in Nederland zelf is veelvuldig gerapporteerd in ons Clubblad en op de website. Daarnaast wordt technische informatie uitgewisseld en waren er rubrieken zoals 'Weetjes en nieuwtjes van en voor leden'. Daarbij kon het gaan over 'water onder de vloer', over 'veiligheid aan boord', over nieuwheidjes zoals ankerolina's, over nieuw geopende vaarwateren, of

juist over stremmingen, over tentoonstellingen zoals de Hiswa, Boot Holland, of Boot Düsseldorf, over 'overwinteren', of 'dieren aan boord', etc. Brandsma Jachten probeerde ons op de hoogte te houden via de rubriek 'Werfnieuws'. Ook werd er gerapporteerd over minder leuke zaken, zoals een aanvaring of een ernstige brand aan boord. Zo was er hopelijk voor iedereen wat wils.

Ik word altijd gestimuleerd als ik ons Clubblad (her)lees, of andere vaarbladen zoals de Waterkampioen of Motorboot. Datzelfde enthousiasme voel ik als er ervaringen worden uitgewisseld tussen leden onderling tijdens BVC-bijeenkomsten, zoals bij vergaderingen, technische cursussen of gezamenlijke tochten. Maar ik krijg dan ook altijd een beetje wanhopig gevoel omdat ik dan van alles hoor over wat er allemaal fout kan gaan, of wat je beslist moet doen om onheil te voorkomen, maar waaraan ik nog nooit gedacht heb, of waarvan ik absoluut niet weet hoe ik dat zelf zou kunnen oplossen. Toch blijft het varen zelf, alsook het praten over varen, erg leuk en is het maar goed dat de Brandsma VletClub nog steeds 'alive and kicking' is.

Louis Pols, 'Devota'

Tocht door Midden- en Oost-Nederland



In het afgelopen jaar 2014 voerde de vakantie ons met name door Oost- en Midden- Nederland.

We gaan via de *Maas* en het *Maas-Waalkanaal* naar de *Waal* stroomopwaarts om vervolgens het *Pannerdens kanaal* te nemen zodat we op de *Gelderse IJssel* komen, bij Zutphen nemen we het *Twentekanaal* en gaan via Almelo over het *Kanaal Almelo-Haandrik* naar Coevorden en via de *Hoogeveense vaart* naar Meppel, hierna via Steenwijk en Blokzijl naar het *Ganzendiep* om vervolgens via de *Randmeren*, *Vecht*, *Merwedekanaal*, *Afgedamde Maas* en *Maas* weer terug te keren naar onze thuisbasis in Roermond.

Woensdag 11 juni Roermond-Venlo

Om 12.30 varen we vanuit onze nieuwe ligplaats in Roermond naar Venlo om daar op onze oude ligplaats af te meren. De reis loopt voorspoedig maar we moeten wel wachten voor de eerste sluis, Roermond. We hebben heerlijk weer met zo'n 23°C en doen het rustig aan. In de haven van Blerick, waar we om 15.45 uur arriveren, kunnen we gezellig bijpraten met diverse leden die we alweer een tijdje niet hebben gezien.

Donderdag 12 juni Venlo-Cuijk

Het is al laat in de morgen, 10.20 uur als we de haven van Blerick verlaten en de Maas afvaren. Ook nu doen we rustig aan. Als we in sluis Sambeek over stuurboord afmeren achter een beroepsschip, dat ook aan stuurboord ligt, komt er nog een jacht aanvaren, waarvan de schipper wil dat wij naast de vrachtvaarder afmeren, zodat hij op onze plaats kan liggen. Dat doen wij dus niet en ik geef hem de keus om zelf daar te liggen of gewoon naast ons aan de andere sluiswand af te meren, waar hij voldoende ruimte heeft om vast te maken aan de sluiswand, er is tenslotte plaats genoeg. Uiteindelijk moet de sluismeester erbij komen om deze schipper er van te overtuigen dat hij over bakboord moet afmeren. Om 15.30 uur varen we de Kraaijenbergse plas op en willen aan een van passantenplaatsen aan de kant overnachten. Maar dat gaat niet lukken. Ze hebben de oeverbeschoeiing vernieuwd en gemakshalve alle zand in het water gekieperd, zodat wij met geen mogelijkheid aan de kant komen. Jammer, maar in de jachthaven van WSV Cuijk liggen we ook goed. Hier hebben we gratis Wifi. Vanaf hier kun je ook even onder een brug, max. 3m hoog, doorvaren of even met de fiets naar een Jumbo supermarkt gaan.

Vrijdag 13 juni Cuijk-Giesbeek

Het is mooi zonnig weer als wij om 9.15 uur vertrekken en een kwartiertje later het Maas-Waalkanaal opdraaien. De nieuwe keersluis bij Heumen is een hele verbetering, je kunt zo doorvaren. Als wij na sluis Weurt om 10.45 uur de Waal opdraaien is het daar behoorlijk druk met de beroepsvaart. In overleg met de verkeerspost blijven we even stuurboord varen en gaan vervolgens als de grootste drukte voorbij is naar de overkant en varen via de recreatiegeul de brug onderdoor, daarna

houden we stuurboordwal tot dat we aankomen bij de Pannerdense kop. Hier moeten wij bakboord uit, maar we zitten midden tussen de opvarende vrachtvaart, met daarbij ook nog enkele in de afvaart, lekker druk dus. Na onze melding bij post Millingen en marifoonoverleg met de naast en achter ons varende beroepsvaart gaat het allemaal goed en komen we zonder problemen om 13.00 uur op het Pannerdens kanaal. Hier hebben we gelijk de flinke stroom, die we eerst tegen hadden, nu mee zodat we al om 15.15 uur vastmaken aan de steiger van WSV Giesbeek. Ook hier hebben we gratis Wifi. Onderweg zijn we op de IJssel twee cruiseschepen tegengekomen waarvan de tweede een hekgolf van 2m! trok. Ongelofelijk wat een kuil trok die achter zich aan. Onverantwoord hoe die voer, wij stonden bijna verticaal toen we over de hekgolf voeren en hadden de grootste moeite de boot uit de wal te houden. Gelukkig ging alles goed.

Zaterdag 14 juni Giesbeek-Zutphen

Met het weer gaat het goed, we hebben weer zon en ca. 22°C als we om 9.30 uur vertrekken. Het varen op de IJssel is aangenaam, een mooie omgeving en lekker rustig met de scheepvaart. Lang hoeven we niet naar onze bestemming te varen want het is pas 11.40 uur als we in Zutphen de Vispoorthaven van WV Gelre invaren. We liggen hier op de passantenplaats onder de kraan en hebben nagenoeg geen hinder van de voorbijvarende beroepsvaart met hun zuiging. Uiteraard wordt de gezellige binnenstad met een bezoek vereerd en gaan we tegen etenstijd een hapje eten in een van de vele eetgelegenheden.



Zondag 15 juni Zutphen

Vandaag blijven we hier liggen en gaan de hele dag lekker niets doen, enkel een beetje wandelen langs de IJssel en een ijsje eten in het centrum.

Maandag 16 juni Zutphen-Lochem

Het is, als we om 10.00 uur wegvaren, wat minder met het weer, het is bewolkt en hoogstens 18°C. We varen een klein stukje IJssel af en draaien dan over stuurboord het Twentekanaal op. Bij sluis Eefde moeten we wachten of er nog beroepsvaart komt waar we dan met mee mogen schutten. Juist als we afmeren aan de remming begint het te motregenen, nou ja we moeten toch wachten, het deert ons niet. Tenslotte roept de sluismeester ons op om de sluis in te varen en zijn wij samen met een ander jacht geschut. Net voordat we gaan uitvaren begint het echt serieus te regenen en worden we



toch nog behoorlijk nat. Tijdens de verdere vaart over het kanaal blijft het droog en kunnen we genieten van een rustige vaart. Op de waterkaart en in de almanak staat dat er in Lochem een jachthaven is. Nou mooi niet dus, ik zie wel een passantensteiger in een zijkommetje maar kom geen jachthaven tegen. Toen zijn we maar gedraaid en hebben aan de buitenkant van de steiger vastgemaakt. Het is inmiddels 12.45 uur en we liggen hier prima. Op de kant staat nog een bord dat vertelt dat dit de jachthaven is en je liggeld moet betalen, maar we hebben geen havenmeester

gezien. Ook is het watertappunt afgesloten en wordt de vuilnis niet opgehaald. Lochem is best een leuk plaatsje met diverse supers en een leuk winkelcentrum op vijf minuten lopen.

Dinsdag 17 juni Lochem

Het bevalt ons hier uitstekend vandaar dat we ook vandaag hier blijven. Er worden 's morgens boodschappen gedaan, in de middag een terrasje gepakt en we gaan naar de bieb, want daar kunnen we internetten. Tegen de avond wordt de barbecue klaargezet en maken we er een mooie avond van.

Woensdag 18 juni Lochem-Almelo

Om 8.45 uur vertrekken we uit Lochem met doel Almelo. Het is zwaar bewolkt en later krijgen we nog regen tijdens de vaart. Het gaat lekker vlot en zo liggen we al om 11.30 uur voor de eerste brug naar het centrum van Almelo. Als we de brugwachter bellen blijkt hij ook de havenmeester te zijn en is een plekje in de jachthaven snel geregeld. Zo liggen we een uur later in een grote havenkom met allemaal nieuwbouw om ons heen, mooie ruime steigers met elektra bij de boot. Alleen voor water moet er een immens lange slang worden uitgerold en een extra slang van ons aangekoppeld worden voordat het water bij onze boot is. Je zou verwachten dat je hier Wifi hebt, maar dat is niet het geval, jammer. Uiteraard wordt het centrum, dat op loopafstand ligt, bezocht en de avond op de boot doorgebracht.

Donderdag 19 juni Almelo-Vroomshoop

Het is bewolkt als we volgens afspraak om 9.30 uur voor de eerste brug liggen. Samen met enkele jachten varen we door de bruggen en komen bij de sluis aan. Hier liggen al enkele jachten te wachten en worden we een kwartier later met zeven andere jachten geschut. Van de sluismeester krijgen we een pakket met folders, een vlaggetje en een vaarkaart van het kanaal Almelo-De Haandrik. Juist die vaarkaart is welkom want van dit gedeelte hebben we geen waterkaart. We hebben natuurlijk onze elektronische vaarwijzer, maar een analoge kaart is best wel handig. Daarna gaat het in colonne naar de eerste van de vele bruggen. Er wordt vreselijk langzaam gevaren en zeker de achterste twee jachten blijven ver achter met als resultaat dat als we voor de brug liggen, we op deze twee laatste moeten wachten die dan ook nog op een paar 100m afstand blijven liggen en slechts heel langzaam aansluiten. Het gaat allemaal zo traag dat we voor de brug van Vroomshoop besluiten af te haken en vast te maken in een kleine passantenhaven. We hebben over een afstand van 10 km twee uur gedaan! We liggen hier gratis en hebben elektra en water via een muntautomaat. Naar het winkelcentrum is ca. 15 minuten lopen. Hier is ook een bibliotheek waar we kunnen internetten en onze mail ophalen.



Vrijdag 20 juni Vroomshoop-Gramsbergen

Reeds vijf minuten nadat we de brugwachter gebeld hebben is hij ter plaatse en draait de brug voor ons open. We varen tot Gramsbergen alleen en nu gaat het lekker vlot. Zelfs zo vlot dat we bij de bruggen zonder vaart te minderen door kunnen varen en na twee uurtjes varen al in de jachthaven van Gramsbergen vastmaken. Hier horen we dat het konvooi van gisteren over dit zelfde stuk dik vier uur heeft gedaan. We liggen hier in een ruime box aan een graskant met zicht op het kanaal en elektra bij de boot. Gramsbergen is een leuk dorpje met een klein maar gezellig centrum en een supermarkt. De rest van de dag wordt onder de bomen in het gras doorgebracht.

Zaterdag 21 juni Gramsbergen

Het is een mooie omgeving hier, dus worden de fietsen gepakt en gaan we op verkenning uit. Het mooie van de waterkaart die we in de sluis hebben gekregen is dat hier ook de fietsroute knooppunten op staan. We bezoeken via een fikse omweg Haaksbergen wat een royaal centrum met een groot winkelaanbod heeft.

Zondag 22 juni Gramsbergen

Vandaag fietsen we de andere kant op en komen in Coevorden uit. Het blijft mooi weer met ca. 22°C. Het mooie van deze haven is dat je aan de overkant van het kanaal in een recreatiepark gratis

gebruik mag maken van het binnen- en buitenzwembad. Uiteraard wordt dit gedaan en gaan we als een puber met de waterglijbaan naar beneden.

Maandag 23 juni Gramsbergen-Nieuw Amsterdam

We gaan om 8.30 uur weer varen. Al dat nietsdoen, buiten een beetje fietsen, moet niet te lang duren. De bedoeling is dat we eens gaan kijken op de Verlengde Hoogeveense vaart. Hiervoor moeten we eerst nog een stukje kanaal met sluis De Haandrik en sluis Coevorden nemen die kort achter elkaar liggen. Beide sluizen zijn keersluizen en staan open, daarna kruisen we de rivier de Vecht die bij veel regenval voor een fikse zijstrooming kan zorgen. Dan varen we door Coevorden met verschillende bruggen, die snel worden geopend, zodat we



zonder oponthoud kunnen doorvaren. Na Coevorden komen we op het Stieltjeskanaal met de Stieltjeskanaalsluis, die voor ons reeds open staat en komen uiteindelijk aan op een T-splitsing in Nieuw Amsterdam. Rechtsaf gaat naar Emmen en het nieuwe Veenkanaal, wij gaan links en vinden om 11.15 uur na de eerste brug een mooie gratis ligplaats met water en elektra. Nieuw Amsterdam heeft een klein winkelcentrum waar we een Lidl, Aldi en C1000 bij elkaar vinden. Ook is hier een bibliotheek waar we weer gebruik kunnen maken van het internet, zodat we onze zaken thuis weer kunnen regelen. We nemen de fiets en gaan de omgeving bekijken. We komen in de omgeving van de plaats Schoonebeek en zien hier in het veld zgn. ja-knikkers staan waarmee de aardolie omhoog wordt gepompt. Ook in het centrum van Schoonebeek staat zelfs naast het terras waar we een drankje nemen een oud historisch exemplaar ja te knikken, al denk ik niet dat die nog wat naar boven haalt. Leuk om te zien dat je voor deze dingen niet naar Amerika hoeft te reizen.

Dinsdag 24 juni Nieuw Amsterdam-Noordscheschut

Om 9.00 uur gaan de trossen los en varen we over de smalle Verlengde Hoogeveense Vaart. Veel snelheid kunnen we niet maken door het smalle vaarwater en onze diepgang. Onderweg zien we nog een mooie afmeerplaats bij Geesbrug, maar voor vandaag is het voor ons nog te vroeg. Om 12.00 uur zijn we aanbeland voor de laatste twee bruggen voor de sluis van Noordscheschut, maar we kunnen niet door, het is middagpauze.



Dus gaan wij ook op ons gemak eten en genieten van de rust om ons heen. Nadat om 13.00 uur de brug voor ons draait en wij door kunnen varen komen we om 13.15 uur na de tweede brug aan bij een mooie ligplaats onder de bomen. Hier meren we af en vinden een elektrapaal direct aan de boot. Voor water is een centraal tappunt. We liggen kort voor de sluis en besluiten niet meer verder te varen. Ook hier liggen we gratis, enkel

voor stroom en water moet je betalen. Tegen 16.00 uur krijgen we regen en zitten we noodgedwongen binnen, maar ook dat is geen straf.

Woensdag 25 juni Noordscheschut

Het bevalt ons prima hier en we blijven dan ook nog liggen. We gaan met de fiets naar Echten met eveneens een passantenplaats, maar ik moet zeggen dan liggen wij toch mooier in Noordscheschut onder de bomen. Echten is een leuk Drents dorpje met een rijke veenhistorie. Hier vind je nog een oude plaggenhut en kun je zien hoe goed wij het heden ten dage hebben. Hoogeveen daarentegen is



een grote provinciestad met een ruim winkelaanbod dat is gelegen aan een lange winkelstraat met gezellige terrasjes.

Donderdag 26 juni Noordscheschut

Ook vandaag blijven we hier. Het is fris en rond 11 uur krijgen we nog een regenbui over ons heen, maar na de lunch komt de zon door en wordt het weer aangenaam weer. We nemen weer de fiets en rijden met een hele grote omweg via het Hollandsche Veld naar Hoogeveen. Het is hier een mooie omgeving om te fietsen en zo hebben we bij terugkomst aan de boot een dikke 45 km op de teller staan, voor ons als niet getrainde fietsers een aardig eind.

Vrijdag 27 juni Noordscheschut-Meppel

Ja het moet er toch van komen. We varen om 9.10 uur, als de sluis openstaat, weg met bestemming Meppel. Om 9.40 uur zitten we op de Hoogeveensche Vaart en hebben gelijk een breder vaarwater. Als we na enige tijd de Ossesluis invaren en ons voor en achter nog aan het vastmaken zijn gaat zonder waarschuwing het water met een fikse snelheid al zakken. Helaas heeft de achterlijn zich geklemd en moet het mes er aan te pas komen. De eerste keer dat ons dit gebeurt, maar ja, je ziet het is zo gebeurd en het kan iedereen overkomen. Om 13.30 uur zijn we de Meppelersluis door en maken aan de kade voor de volgende brug vast. We liggen hier in een grote havenkom met elektra bij de boot en watertappunt aan de overzijde. Het centrum is op vijf minuten lopen met alle voorzieningen van een grote plaats. We hebben hier een mooi zicht op de havenkom met een mooie molen die, zeker bij avond een foto waard is.



Zaterdag 28 juni Meppel

Voorlopig blijven we hier een week liggen. Ze hebben hier een speciaal weektarief voor het liggeld en wij willen eens uitgebreid de omgeving bekijken. Vandaag wordt er eerst ouderwets gewinkeld. Wie weet hebben ze hier andere mode dan bij ons, je weet maar nooit.

Zondag 29 juni Meppel



De zondag is een rustdag en meer dan dat doen wij dan ook niet, ook geholpen door de voortdurende regen die neerplent en niet uitnodigt voor een wandeling of fietstochtje.

Maandag 30 juni Meppel

We zijn vanmorgen naar de overkant gevaren omdat de elektrapaal steeds uitviel. We willen gaan fietsen, maar het blijft maar regenen. Op het journaal horen we dat Nederland op diverse plaatsen behoorlijk last heeft van wateroverlast.

Dinsdag 1 juli Meppel

Het is droog vandaag! Omdat we nu toch kort bij het watertappunt liggen vullen we ook maar gelijk de tank. Daarna wat boodschappen doen en koffiedrinken. Na de lunch pakken we de fiets en rijden via de knooppuntenroute naar Giethoorn. Halverwege zien we een donkere wolk aankomen die niet veel goeds voorspelt en inderdaad, als we de mazzel hebben dat we juist daar een gezellig kroegje binnen kunnen vluchten, valt het met bakken uit de hemel. Giethoorn is natuurlijk altijd mooi om te

zien en het valt op hoeveel Aziaten, met name Chinezen en Japanners, hier op bezoek zijn.

Woensdag 2 juli Meppel

Vandaag ben ik langs het Meppelerdiep naar Zwartsluis gefietst en heb de terugroute ook via het Meppelerdiep gedaan, maar dan aan de andere kant en langs de Beukersluis. Tijdens mijn gesprek met de vriendelijke sluiswachter daar, heb ik een vaarkaart van NW-Overijssel en diverse folders gekregen, zodat ik onze verdere route al kan gaan plannen.

Donderdag 2 juli Meppel

Gisteravond laat is mijn knie op slot geschoten. Ik kon hem niet meer buigen en verging van de pijn. Met pijnstillers en een gestrekt been ben ik de nacht doorgekomen. Na telefonisch beraad met het ziekenhuis is de conclusie dat mijn probleem de meniscus betreft en heb ik een afspraak voor morgen bij de arts. Met de havenmeester hebben we kunnen regelen dat de boot kan blijven liggen en hij een oogje in het zeil houdt. Tegen 16.00 uur worden we opgehaald en gaat de reis met de auto naar huis. De volgende dag ben ik geopereerd.

Donderdag 24 juli Meppel

We zijn weer terug aan boord. Het is precies drie weken geleden dat we naar huis gingen. Meppel heeft vandaag muziekdag en dat is goed te merken, overal staan artiesten, bandjes etc. hun best te doen. Het is mooi weer, de terrassen zitten vol en wij laten ons niet onbetuigd en doen ook mee door op een van de vele terrassen plaats te nemen, reuze gezellig.

Vrijdag 25 juli Meppel

Regen, de hele dag regen. Zo mooi als het gisteren was, zo nat is het vandaag. We gaan even onder de paraplu een paar boodschappen doen en blijven noodgedwongen binnen. Tegen 19.00 uur wordt het droog en was ik nog snel even de boot, want van al die weken stil liggen is hij behoorlijk vuil geworden. Vooral de spinnen hebben zich heerlijk ongestoord kunnen uitleven.

Zaterdag 26 juli Meppel-Steenwijk

Vandaag gaan we weer varen. Om 9.50 uur staat de sluis voor ons open en gooien we de trossen los. Als we om 10.15 uur de sluis uitvaren begint het licht te regenen, maar dat deert niet want we moeten nu toch een eindje varen. Om 11.00 uur liggen we voor de Beukersluis te wachten op de volgende schutting als er een enorme plensbui over ons heen valt. Gelukkig is het wat minder als we mogen invaren. Het wachten duurde wel iets langer, want we moesten wachten op een ambulance die aangemeld was en er zodoende geen brugopening gegeven kon worden. Als we in Giethoorn voor brug Zuid aankomen is het 12.00 uur, dus middagpauze en geen brugbediening. Wij maken aan de remming vast en gaan ook een hapje eten. Klokslag 13.00 uur gaat de brug open en kunnen wij onze weg vervolgen zodat we een uurtje later al in Steenwijk vastmaken in de passantenhaven. We liggen hier in een doodlopend kanaal wat op het einde een draaiplaats heeft. Ook is hier een supermarkt en lig je vlakbij het centrum. Met een aangename temperatuur verkennen wij het centrum en vlijen ons uiteindelijk op een terras neer.



Zondag 27 juli Steenwijk

We blijven vandaag hier en gaan met de fiets via Steenwijkerwold en Oldemarkt naar Ossenzijl. Op de terugweg bezoeken we nog het Weerribben bezoekerscentrum en fietsen langs de Kalenbergergracht, de Wetering en het Steenwijkerdiep terug naar Steenwijk. Op de Kalenbergergracht, welke de doorgaande route is richting Friesland, was het file varen. Wat een drukte op het water en de mensen op de diverse terrassen maar genieten van de nautische wanorde. Nee, hoe mooi het ook is, maar in het hoogseizoen wil ik hier liever niet varen. Morgen gaan wij ook weer varen, maar in

Ossenzijl zien ze ons niet, wij gaan langzaam aan terug naar het zuiden en laten hopelijk de grootste drukte achter ons.

Maandag 28 juli Steenwijk-Blokzijl

Vannacht hebben we regen gehad, maar als we om 10.45 uur wegvaren is het aangenaam weer, weliswaar bewolkt maar 25°C, wat wil je meer. De vaart over het Steenwijkerdiep via Muggebeet



(hoe zouden ze toch aan die naam komen?) gaat lekker vlot. We pakken een randje van het Giethoornse Meer en komen zo om 12.15 uur voor de sluis van Blokzijl. Hier is het weer druk en moeten we een schutting wachten. We merken in de sluis dat er toch diverse schippers rondvaren die geen of weinig ervaring met sluisen hebben. Niet zo verwonderlijk. Als je hier rondvaart hoef je eigenlijk geen sluis tegen te komen en doe je ook geen ervaring op. Dat was dus te zien bij enkelen. Om 13.00 uur zijn we door de sluis en vinden in een tjokvolle haven met moeite nog een lege plek voor

onze boot. Deze box heeft een korte vingersteiger en is eigenlijk voor kleinere boten, maar ja als er geen andere plaats is! Voor ons is het geen probleem. Wij houden het de verdere dag droog, maar met uitzondering van het Noordoosten geldt voor het hele land “code oranje”. Hebben wij effe mazzel! Blokzijl is een leuk plaatsje met een grote havenkom waar omheen mooie statige huizen en enkele restaurants staan. De havenkom wordt aan de andere kant weer afgesloten door een keersluis die open staat.



Dinsdag 29 juli Blokzijl-Grafhorst

Om 10.45 uur verlaten wij Blokzijl en de drukte en gaan via Vollenhove naar het Zwarte Meer. Hier varen we keurig via ons navigatieprogramma en de aanwezige tonnen naar het Scheepvaartgat, vervolgens komen we via een haakse bocht op de Goot en zo op het Ganzendiep. Het is hier mooi varen, met veel ligplaatsen in de vrije natuur. De zon schijnt en we hebben een temperatuur van 26°C, gelukkig staat de wind van ca. 4-5 Bft. voor ons gunstig zodat we er weinig last van hebben. Dat verandert als we op het bochtige Ganzendiep komen, daar hebben we de wind regelmatig dwars en zo ook als we om 13.15 uur in Grafhorst aan een mooie kade afmeren. Dit is een vrije ligplaats voor vier boten, echter zonder voorzieningen. Wel jammer dat de wind pal op de zijkant staat en het door deze wind, ondanks de zon, ook nog eens fris aanvoelt. Voor de dichtbijzijnde supermarkt, in dit geval een Lidl, moet toch een stevig kwartier gelopen worden.



Woensdag 30 juli Grafhorst

Het is heerlijk rustig hier, we blijven vandaag dan ook liggen. We hebben zon, 23°C, wind 3-4 Bft. en moeten niets, heerlijk toch. We gaan met de fiets naar Kampen, ca 3 km, lunchen daar en gaan weer snel terug naar de rust van onze ligplaats. Ondanks de frisse wind wordt er gezwommen in het heerlijk heldere water. Alleen die wind, we liggen hier in een bocht waar de wind vol op staat, het zij zo.

Donderdag 31 juli Grafhorst-Elburg

We gaan weer verder. Om 8.50 uur verlaten we ons mooie plekje en melden ons even later bij de Ganzensluis. Hierna gaat het met een rustig toerental, maar wel met een aardige snelheid de IJssel af en maken op het Ketelmeer een bocht van 180° om het Vossemeer op te varen. Bij de Roggebotsluis, waar we om 11.00 uur arriveren, moeten we even wachten op de uitvarende jachten, waarna we snel geschut worden. We varen nu op het Drontermeer en genieten van de omgeving. Het is hier nog niet al te breed en de vaargeul is goed betond, we passeren enkele eilandjes en krijgen breder water, waarna we voor de verkeersbrug het kanaal naar Elburg invaren. Het ligt hier bomvol, soms zelfs dubbel, er is nergens een vrije plek te vinden totdat ik een steiger zie zonder enige voorziening en weet niet of ik hier mag liggen want de naastgelegen steigers hebben een bordje Privé. Om 12.30 uur liggen we vast en gaan Elburg bekijken. Als 's avonds de havenmeester komt blijkt dat we hier mogen liggen en moeten we evengoed het volle pond betalen, inclusief toeristenbelasting.

Vrijdag 1 augustus Elburg-Kleine Zwaan

We gaan water tanken bij het havenkantoor en leggen de boot daarna aan de overkant in een box. Om 13.30 uur vertrekken we en varen in drie kwartier een paar km terug op het Drontermeer. Hier hadden we op de heenweg een mooie ligplaats gezien. Het blijkt een mooi onderhouden passantenplaats te zijn met afmeervoorzieningen aan een graskant. De passantenplaats heeft een eigen naam, Kleine Zwaan. We liggen nu tegenover het eiland Eek, waar eveneens een passantenhaven is. Het is een rustige plaats die uitnodigt om te barbecueën, wat we dan ook doen. Tegen 19.00 uur komen ze liggeld inclusief de onvermijdelijke toeristenbelasting ophalen, het blijkt dat je hier nergens op de Randmeren gratis kunt liggen. Ik heb er geen probleem mee, want de plaats wordt netjes onderhouden en dat kost tenslotte ook geld.

Zaterdag 2 augustus Kleine Zwaan-Harderwijk

Na een vooral stille nacht gaan om 9.40 uur de trossen los en varen we naar Harderwijk. We varen over het Drontermeer tot aan de brug bij Elburg en vervolgens over het Veluwemeer dat na enkele kilometers behoorlijk breder wordt, maar via een prima aangegeven vaargeul is het goed te doen. We komen we om 12.00 uur in Harderwijk aan en vinden, dankzij enkele watersporters die bereid zijn hun boten dicht op elkaar te schuiven, een vrije ligplaats aan een kade zonder enige voorziening. We wilden eerst in de jachthaven bij het Dolfinarium afmeren, maar deze ligt bomvol en ook de rest van de kade is geheel bezet. Op het einde van de haven zijn steigers die ook allemaal zijn bezet. Het is goed druk hier, we zitten midden in het vakantie seizoen en dat is te merken, niet alleen aan de overvolle haven, maar ook aan de drommen mensen die hier rondlopen. Ondanks dat we aan een betonnen kant liggen zonder enige voorziening, moeten we ook hier weer de volle mep inclusief toeristenbelasting betalen. In de namiddag krijgen we regen, maar gelukkig is die rond 19.00 uur weer voorbij en blijft het verder droog.

Zondag 3 augustus Harderwijk

Als we 's morgens aan de overzijde bij de steiger een plaats zien vrijkomen maken we snel los en liggen even later riant aan een steiger met water en elektra en nagenoeg voor het havenkantoor. Hier liggen we wel langs de weg maar hebben geen hinder van het verkeer. Uiteraard gaan we het centrum bezoeken en lopen ook nog even richting Dolfinarium en strand. Het is hier een drukte van jewelste met niks anders dan toeristen eettentent. Voor ons hoeft dat niet en we maken dan ook snel dat we weer lekker rustig op de boot zitten met een heerlijk koel drankje.



Maandag 4 augustus Harderwijk

Ook vandaag blijven we liggen. We gaan met de fiets naar de andere kant van het meer en fietsen langs het Wolderwijd naar Zeewolde. Zeewolde heeft eveneens een passantenhaven en is een vrij moderne plaats met een leuk centrum. We fietsen een stukje verder en komen bij het fietsveer waar we oversteken naar Strand Horst. Vanaf hier gaat het weer richting Harderwijk en zijn we weer terug aan boord na een mooie fietsdag.

Dinsdag 5 augustus Harderwijk-Spakenburg

We gaan Harderwijk verlaten en vertrekken om 9.00 uur met zon, een blauwe lucht en 24°C. Erg ver hoeven we vandaag niet te varen, want we willen Spakenburg bezoeken. Hier komen we om 11.15 uur al aan. Als we na het verlaten van Harderwijk eenmaal op het Wolderwijd zitten zie ik een motorboot voor ons die mij bekend voorkomt en inderdaad als we dichterbij zijn gekomen blijkt het de 'Gipsy' uit onze haven in Venlo te zijn. Zij blijken ook naar Spakenburg te gaan, dus passen wij de snelheid aan en varen gelijk op. In Spakenburg aangekomen is het ook vreselijk druk. Wij vinden op het einde van de steiger nog een plaats waar we mooi liggen en uitzicht hebben over de hele haven. De 'Gipsy' meert tegenover ons af en heeft het voordeel dat hij direct in bij het centrum ligt, wij moeten een heel eind omlopen of fietsen om in het centrum te komen.



Woensdag 6 augustus Spakenburg-Amersfoort

Om 9.30 uur vertrekken we want het is op woensdag in Spakenburg altijd extra druk vanwege marktdag. Voor ons hoeft het niet, hoe leuk het ook kan zijn we hebben al een paar dagen in de drukte gelegen en het mag nu weer wat minder.



We varen samen met de 'Gipsy' en gaan na een paar kilometer bakboord uit de Eem op. Voordat we op de Eem zitten is het even oppassen dat de bocht niet te snel wordt afgesneden want het lijkt me daar niet al te diep. De invaartgeul loopt nogal ver door naar de vaargeul van het Eemmeer. De Eem is een mooie rivier om op te varen, rustig water, mooie vergezichten en enkele leuke dorpjes. Een echte aanrader. De bruggen die we tegenkomen draaien snel en zo komen we al om

12.30 uur in Amersfoort. Op advies van de brugwachter maken we direct na de brug vast want verderop liggen ze al dubbel. Mooi, juist twee plaatsen vrij met elektra en water bij de boot. Liggeld moeten we betalen via een parkeerautomaat. Van de brugwachter krijgen we een grote boodschappentas met allerhande folders van Amersfoort. Het winkelcentrum en het oude centrum liggen op ca. vijf minuten lopen aan het einde van de haven. Zeker het oude centrum is een bezoek meer dan waard.

Donderdag 7 augustus Amersfoort

Vandaag blijven we liggen en wordt de fiets uit de stal gehaald. Maar voordat we dat gaan doen heb ik nog een kat het leven gered. Ze hebben veel levens zegt men, maar deze had ze schijnbaar bijna allemaal al verspeeld. Aan de overzijde zag ik de kat op een remmingpaal liggen, nat en rillerig. Maar het arme beestje was zo verzwakt dat het van ellende weer in het water viel en uiteindelijk

nog met slechts een pootje trachtte te zwemmen. Ik heb snel een schepnet genomen en de arme donder via het zwemplateau van een jacht uit het water kunnen vissen. Toen het hoopje ellende op de kant lag heb ik de dierenambulance gebeld en die hebben hem/haar meegenomen naar de dierenarts.

Vrijdag 8 augustus Amersfoort-Weesp

Om 9.00 uur draait de brug voor ons en verlaten wij Amersfoort. Ook nu gaat het weer vlot ondanks enkele bruggen die bediend moeten worden en zo zitten we al om 10.50 uur weer op het Eemmeer. We varen weer samen met de 'Gipsy', in een rustig tempo en genieten van het weer, ca. 22°C en de mooie omgeving. Zeker op het Gooimeer waar het water beduidend breder wordt. Na de flessenhals van de Hollandsebrug, waar ze ook nog aan het werken zijn zodat maar weinig ruimte overblijft, varen we via de betonde vaargeul naar Muiden waar we om 12.45 uur aankomen. Mede dankzij het mooie weer zitten de terrassen van 'ome Ko' langs de sluis vol met kijkers, maar jammer voor hun, bij ons gaat het wachten voor de sluis en daarna het afmeren in de sluis gesmeerd. En toch, als je sommige boten ziet wat zij een moeite hebben om af te meren in de sluis, geen wonder dat de terrassen vol zitten. Er blijft altijd wat te zien. Na de schutting varen we de Vecht op en om 14.30 uur maken we vast in de jachthaven van Weesp 'De Vecht'. Voor de jachthaven, juist voor de brug, is een passantensteiger maar deze is volledig bezet en hij lijkt me moeilijk voor onze afmeting (breedte). Tijdens het afmeren krijgen we een beetje regen, daarna blijft het droog. Het is een gezellige haven met een enthousiaste havenmeester en een gezellige kantine waar je een hapje kunt eten.



Zaterdag 9 augustus Weesp

Er wordt vandaag niet gevaren. We gaan naar de markt, doen wat boodschappen en verder eigenlijk niet meer dan genieten van een terrasje en heerlijk niets doen. Na het eten gaan we nog een heerlijk ijsje scoren in het centrum bij een ijssalon.

Zondag 10 augustus Weesp-Breukelen

Omdat we om 9.00 uur bij de eerste brug willen, zijn gooien we om 8.30 uur de trossen los. Het varen op de Vecht is natuurlijk bijzonder door de mooie omgeving, de dorpjes, bruggen en huizen langs de waterkant. Als we om 11.30 uur in Breukelen de passantenplaats zien, besluiten we hier af te meren en niet meer verder te varen, tenslotte hebben we alle tijd. We hebben hier water via een muntautomaat en elektra, welke bij de havenmeester moet worden afgerekend samen met het liggeld. Het liggeld is € 0,75/m, wat alleszins redelijk is, daarbij toeristenbelasting á € 2,60 maar voor elektra werd € 5,= gevraagd. Nou we doen wel zonder die elektra, gemeente Breukelen. Zoals de meeste plaatsjes hier langs de Vecht is Breukelen een leuk plaatsje met een historisch centrum.



Maandag 11 augustus Breukelen

Als we wakker worden is het vanaf 7.00 uur een af- en aanvaren van baggerschuiten. We wisten dat al, omdat in Weesp borden stonden met de vermelding van konvoovaart ivm baggerwerkzaamheden. Ze zijn vlakbij onze ligplaats de vaarweg aan het uitbaggeren. We blijven vandaag nog hier en gaan met de fiets naar de Loosdrechtse plassen. We fietsen eerst een stuk langs de Vecht,

bekijken de in- en uitvaart van de Mijndensesluis en fietsen hierna dwars tussen de plassen door en komen uiteindelijk in Kortenhoef, dan langs het Hilversums kanaal naar Vreeland en weer terug langs de Vecht. Het is een mooie tocht, niet te lang en met mooi natuurschoon. De hele dag houden we mooi zonnig weer, maar tegen de avond wordt het drukkend en krijgen we onweer.

Dinsdag 12 augustus Breukelen-Vreeswijk

Om 9.30 uur vertrekken we. Oorspronkelijk zouden we door Utrecht varen, maar vanwege de baggerwerkzaamheden is er stremming en beperkte doorvaart voor Utrecht te verwachten. Derhalve varen we bij Maarsen door de openstaande sluis het Amsterdam Rijnkanaal op, nemen een uurtje later de Zuidersluis en varen het Merwedekanaal op. Aangekomen in Vreeswijk meren we om 12.15 uur af in jachthaven Plettenburg. Er staat een behoorlijk fikse wind, die het afmeren er niet prettiger opmaakt, maar het gaat allemaal goed. We liggen hier aan het begin van de haven met water en elektra dicht bij de boot. Vreeswijk is een historisch plaatsje met een oude sluis naar de Lek, die echter niet meer in gebruik is. Op de dijk heb je een mooi uitzicht op de Lek.

Woensdag 13 augustus Vreeswijk-Gorinchem

We hebben zon met lichte bewolking als we om 9.00 uur vertrekken. De eerste sluis van de dag ligt



direct om de hoek en hier moeten we wachten, ze zijn aan de andere kant aan het invaren, het gaat allemaal vrij traag. Na de schutting steken we de Lek schuin over en bevinden ons weer op het Merwedekanaal. Hier krijgen we eerst sluis Vianen, waar we ook moeten wachten en vervolgens een heel stel bruggen tot Gorinchem. Als we in Arkel aankomen zijn we als pleziervaarttuig verplicht de Linge te nemen en komen daarna in Gorinchem aan. Als we hier aankomen moeten we eerst nog via het Merwedekanaal, omdat we te hoog zijn voor de

doorvaart naar de jachthaven. Voor de Grote Merwedesluis moeten we eveneens weer wachten. Daarna gaan we een klein stukje via de Merwede naar de jachtensluis om in het centrum af te meren. Het is 12.30 uur als voor de sluis op onze beurt moeten wachten, we liggen hier met zeven jachten en er gaan ca. twee jachten per schutting. In deze sluis passen we maar net met onze breedte, is eigenlijk wel zo gemakkelijk je hoeft niet te sturen want je kunt toch geen kant op. Als wij om 14.00 uur door de sluis komen, krijgen we een mooie ruime box naast de sluis toegewezen en kunnen van hieruit alle in- en uitvaart voorbij zien varen.

Donderdag 14 augustus Gorinchem

Omdat we de tijd hebben en ik toch nog wat hinder ondervind van mijn meniscusoperatie blijven we hier liggen en is het voor mij een gedwongen rustdag. Lezen, genieten van het weer, naar de in- en uitvarende bootjes kijken en af en toe een koel drankje. Ja, zo komen we de dag wel door.

Vrijdag 15 augustus Gorinchem-Hedel

De 'Gipsy' ligt al om 8.45 uur in de sluis, zij moeten vandaag naar Den Bosch en daar de trein pakken. Wij vertrekken als de sluis vrij is en dat is reeds om 9.30 uur. We steken de Merwede over naar de Afgedamde Maas en melden ons om 10.15 uur bij de Wilhelminasluis. Het zit niet mee met de sluisen, ook nu moeten we weer wachten en is het al 11.30 uur als we de sluis uitvaren. Och, haast hebben we niet, maar een uur wachten aan de remming is niet mijn favoriete bezigheid. In de sluis is het wel opletten want er is geen sluiswand,



hier lig je aan horizontaal geplaatste balken en kan het je zomaar gebeuren dat de stootwillen tussen twee balken bungelen. De sluiswand is eigenlijk gewoon de schuin oplopende dijk met daarvoor het remmingwerk geplaatst waar je aan vast moet maken. In feite een heel aparte en eenvoudige sluis. Als we de sluis uitvaren belooft de donkere lucht die voor ons hangt niet veel goeds en inderdaad we krijgen een fikse bui over ons heen. Ons deert het niet, we zitten binnen, de ruitenwissers doen het goed en de koffie is warm, ons hoor je niet klagen. Na de bui houden we de zon erbij met een mooie wolkenlucht, maar dat verandert als we op de Maas sluis Engelen voorbij varen. Als we om 13.30 uur bij jachtclub Hedel gaan afmeren hangt er een grote donkere wolk boven ons en mazzel hebbende, valt pas als we eenmaal vastliggen, de regen met bakken uit de lucht.

Zaterdag 16 augustus Hedel



Op de Maas zien we flinke golven lopen door de harde wind. De havenmeester komt ons zelfs zeggen dat we beter niet kunnen uitvaren met deze wind. Dat waren we dus ook niet van plan, want ook vandaag maken we er een rustdag van. Er wordt in het centrum wat boodschappen gedaan en verder geef ik mijn knie rust, want zo te voelen heeft die dat nog nodig. Ik denk dat ik de afgelopen weken teveel van mijn knie heb gevergd en nu de rekening krijg gepresenteerd. Dus doen we alles rustig aan.

Zondag 17 augustus Hedel-Alem

Vandaag varen we slechts een klein stukje, we gaan naar Alem. Dat ligt bij sluis Sint Andries, de verbindingsluis naar de Waal. Als we om 9.00 uur vertrekken en op de Maas aankomen is het direct duidelijk dat het nog steeds hard waait, de wind waait tegen de stroom, waardoor er flinke golven lopen. Leuk, dit is toch echt weer wat anders dan dat vlakke water dat we soms hebben. Voordeel is wel dat deze stevige wind ons een behoorlijk zetje in de rug geeft. We zijn mede door de rugwind dan ook al snel op het kanaal naar de sluis en gaan voor de sluis bakboord uit naar de plas waar jachthaven De Maas ligt. Het is 10.30 uur als we vastmaken in een ruime box op de A-steiger. Van hieruit hebben wij een mooi zicht op de plas. Onderweg zagen we ook nog de bouwwerkzaamheden voor de nieuwe omleiding naar de Zuid Willemsvaart. Het laat zich aanzien dat het niet lang meer duurt voordat we er gebruik van kunnen maken. Dat zal in de toekomst veel vaartijd schelen, maar daar staat dan tegenover dat je het mooie Den Bosch zal missen. Zo te zien is de sluis al klaar, er moet aan de andere kant nog een en ander gebeuren, maar dat laat niet lang meer op zich wachten. Als we naar het dorpje lopen zien we dat er kermis is, reuze gezellig en dat is het ook als we 's avonds een bezoek aan de kantine brengen.



Maandag 18 augustus Alem-Grave

Als we om 9.00 uur vertrekken hebben we zon, wolken en een stevige wind van 4-5 Bft. Er lopen aardig wat golven op de Maas maar ook nu hebben we de wind mee, waardoor het lekker opschiet. Mazzel, sluis Lith staat open, maar dat is helaas niet bij de volgende, sluis Grave als we ons daar om 12.30 uur melden. Hier zijn we een uur kwijt voor we erdoor zijn. We gaan naar de passantensteiger maar zien dat je hier niet mag overnachten en ook nog eens natte voeten krijgt bij het verlaten van de steiger. Dus varen we een stukje terug naar de jachthaven. Die geven aan dat ze

geen plaats voor ons hebben maar we kunnen wel aan de overzijde aan een betonnen kadewand afmeren volgens hun. Dat doen we dus, maar het blijkt niet zo makkelijk te zijn want het is hier ondiep. Er ligt al een jacht afgemeerd en de schipper vertelt mij dat hij de boot ook al heeft verplaatst vanwege de ondiepte. Met een beetje kunst en vliegwerk liggen we na een tiental minuten dan toch naar onze zin. We lopen even Grave in nu het droog is, bezoeken even de supermarkt, waarna we toch maar snel weer teruggaan naar de boot want het begint weer te regenen. Wat later komt er nog een jacht aanvaren en tracht eveneens af te meren, maar bij hem lukt het maar gedeeltelijk. Hij ligt uiteindelijk met de boeg tegen de wal en het achterschip ca. een meter van de kant. De rest van de dag en avond blijft het regenen.



Dinsdag 19 augustus Grave-Venlo

Vannacht hebben we behoorlijk harde regenbuien gehad, maar nu is het droog. Het waterpeil hier in de haven gaat nogal op en neer, zal wel te maken hebben met de sluis. Wij hebben de hele nacht aardig over de bodem liggen schuren. Niet prettig, maar ach alles went op den duur. Voordat we gaan vertrekken help ik eerst onze buurman, de 'Octa' uit Maasbracht om weg te komen. Dat gaat nog niet zo makkelijk. Gelukkig kon ik hem met onze vaarboom ver genoeg van de kant duwen, zodat hij voldoende water onder de kiel kreeg. Al met al waren we daar toch een stevig kwartiertje mee bezig. Maar ja, toen waren we zelf aan de beurt. Wij lagen ook stevig vast. Ook nu heb ik ons eerst met de vaarboom afgeduwd. Afwisselend voor en achter tot ik na een 15-tal minuten eindelijk vrij was en ik met een gerust hart de schroef durfde te laten draaien en nog hoorde ik hem toen door het grind draaien. Het ging uiteindelijk allemaal goed. Om 9.15 uur verlieten we dan toch de haven en hebben tijdens de vaart regelmatig regenbuien over ons heen gekregen. De enige sluis van vandaag, sluis Sambeek, staat open als we aankomen en dan is het 15.00 uur als we in Venlo aankomen en vastmaken in de ons zo vertrouwde box in de jachthaven van Blerick. Als we even bij Axel en Jong Lee wat gaan drinken, reserveren we gelijk een tafel voor de avond want ze hebben mosselen op het menu staan en die willen we zeker niet missen, want we weten dat ze hier goed smaken.

Woensdag 20 augustus Venlo

Natuurlijk blijven we nog hier in onze vertrouwde haven en komen best de dag wel door.

Donderdag 21 augustus Venlo-Roermond

Brrr, vannacht was het slechts 5°C . Maar nu schijnt de zon en als wij na de koffie om 11.20 uur weer vertrekken voor onze laatste vaardag van deze vakantie is het aangenaam warm. We zien dat ze aan de bocht van Steijl aan het werk zijn. Hier wordt de bocht verflauwd zodat straks de grote koppelverbanden van 190m lengte meer ruimte hebben. Als we bij de sluis komen zijn juist alle kolken naar boven en moeten we wachten. Na een uurtje zijn we dan toch de sluis door en varen genietend van deze laatste vakantiedag richting Roermond. Na eerst nog sluis Roermond te zijn gepasseerd meren we om 15.35 uur af in onze nieuwe haven in Roermond.

89 motoruren 728 km
17 vaardagen 21 rustdagen + 3 weken afwezig i.v.m. operatie

Jo Dohmen, 'Le Loup Bleu'

Vier Beursbezoeken tijdens winterseizoen 2014/2015

METS



Eigenlijk is deze beurs niet toegankelijk voor particulieren. De METS-beurs (Marine Equipment Trade Show, 18-20 nov. 2014, Amsterdam) is bedoeld voor de botenbouwers. De toeleveranciers van de werven laten zich hier van hun beste kant zien. Als technisch georiënteerde bootbezitter trok de exposantenlijst mij wel heel erg.

In een telefoontje met Gerard van Brandsma Jachten om een toegangsbewijs te bemachtigen, zei hij dat een kaartje gewoon kan worden gedownload. Dat was niet tegen dovenmansoren gezegd. Om een lang verhaal kort te maken: een toegangskaartje is inderdaad te downloaden, maar je moet je dan wel voordoen als bedrijfsleider of directeur van Brandsma Jachten. Wellicht een beetje illegaal. Bij de entree krijg je een keurige badge, die je zichtbaar moet dragen. Regelmatig is de verwondering groot als je van diverse standhouders een vragende blik krijgt: Bedrijfsleider Brandsma Jachten? Ik ken u niet, werkt u daar pas? Als je je dan vervolgens bekend maakt als voorzitter van de Brandsma Vlet Club dan is het ijs gebroken en dan krijg je een behandeling gelijk aan die van een vooraanstaande functionaris van de werf.

Voor mij als techniek is de METS-beurs een fantastisch gebeuren. Overal is de laatste stand der techniek te bewonderen, je wordt super technisch voorgelicht en er heerst een heerlijk, gezellig en zakelijk gespannen sfeer. Heel apart.

Als je op zoek bent naar een paar onderdelen, en dat was ik, dan is het aanbod enorm. Je laat je voorlichten over de verschillende voor- en nadelen van de onderdelen die je op het oog hebt. En die voorlichting is meer dan goed geweest voor de aanschaf van korte!! marifoon- en AIS-antennes van ASA-Boot Electro. Een adres dat we kennen van onze technische cursusdag 'Elektriciteit aan Boord' in 2013.

BOOT-Düsseldorf



Als we spreken over een grote overweldigende beurs dan is het deze wel (17-25 jan. 2015). Eigenlijk is de beurs te groot om er, zelfs in loopas, op één dag door heen te komen. Daardoor is de beurs heel onpersoonlijk.

De super jachten zijn natuurlijk fantastisch om te bekijken. Daar heb je echter niets aan om in Nederland mee te varen, eigenlijk zijn ze alleen geschikt voor groot water. En dan te bedenken dat die jachten allemaal naar het buitenland gaan, voornamelijk naar Rusland. Zit de klad

momenteel in het segment van schepen van 10 tot 15 meter, in dit segment hebben de Nederlandse bouwer weinig te klagen. Hun orderboeken zijn uitstekend gevuld.

Een grote uitgebreide beurs trekt ook ander-soortige aanbieders aan. Wat te denken van kunst aan boord. Er was zelfs een gehele hal mee gevuld!

Brandsma Jachten had al eerder aangegeven niet te verschijnen op BOOT-Düsseldorf. De gebroeders ten Cate hebben bewuste keuzes gemaakt op welke beurzen zij zich willen presenteren in 2015. En die keuze kan alleen maar respect afdwingen. Er was geen Nederlands initiatief om de



werven, die stalen schepen bouwen, gezamenlijk te presenteren. Ieder deed het dit jaar op zichzelf. Vanzelfsprekend was Linssen aanwezig, maar ook Aquanaut en Jetten.

Het aanbod van allerlei accessoires, kleding en snuisterijen is op zo'n beurt eveneens in verhouding erg veel. Opmerkelijk was dat de hal, die daarmee propvol stond, buitengewoon veel publiek trok.

De beurs mag dan een minder punt scoren op gezelligheid, de organisatie eromheen is daarentegen op een buitengewoon hoog niveau. Parkeren tegen een uiterst plezierig bedrag, een uitstekende shuttleservice naar de expositiehallen met verschillende op- en afstapplaatsen, prima catering tegen redelijke bedragen zijn allemaal zaken die opvallen ten opzichte van de Nederlandse beurzen.

BOOT-Holland



De gezelligste beurs van allemaal (6-11 febr. 2015, Leeuwarden)! In al die jaren is er eigenlijk geen klap veranderd. De entree is nog steeds in een tent en de hallen daarna staan propvol. Iedereen is in een goede stemming en niets is

de standhouders te veel wanneer er een vraag wordt gesteld. Er is veel publiek, althans op de dag dat wij de beurs bezochten en ook Gerard en Joop ten Cate waren uiterst tevreden over de belangstelling.

Het is de beurs van de staalbouw. De meeste werven in dit segment waren er dan ook aanwezig. Brandsma Jachten was er maar liefst met vier schepen, maar het was dan ook een thuiswedstrijd.

Wat heel erg opviel op de beurs is dat er steeds meer schepen met steilsteven worden gebouwd. Die trend is een paar jaar geleden begonnen, maar het lijkt er op dat die gaat doorzetten.

Ook de interieurs maken een ontwikkeling door. Was vroeger alles met hout, teak of mahonie, bekleed, nu worden in steeds meer interieurs lichte wanden toegepast, alsook accenten met ander houtsoorten en modern gestileerde meubelen. En zo'n nieuwe trend past prima bij ander ontwerpen zoals een schip met een steilsteven.

Het aanbod van comfortverhogende zaken in het interieur zet zich gestadig door. Een schip, ook al is die van wat bescheidener maten, is inmiddels uitgerust met een douche, verwarming, etc. Ook zaken als vloerverwarming worden al veelvuldig toegepast.



HISWA, beter gezegd de droge HISWA



Deze beurs heb ik niet echt bezocht (11-15 maart 2015, RAI Amsterdam). Eén dag liep ik mee als bezetting op de stand van 'Varen Doe je Samen'.

In een wat stiller kwartiertje ben ik even de beurs over gelopen. Vanzelfsprekend kom je dan bekenden tegen. Dennis Tuijnman van International die, op onze cursus Lakonderhoud en Lakherstel, zo'n pakkend betoog hield over antifouling, alsook Twan Bogert, directeur/

eigenaar ASA Boot Electro uit Amsterdam, waar we alweer twee jaar geleden een cursus 'Elektriciteit aan Boord' hebben gevolgd.

Het was redelijk druk op de beurs, maar duidelijk minder dan voorgaande jaren. Ik was er op zaterdag en de standhouders klaagden dat vandaag en morgen de 'graai'dagen waren. Bezoekers slepen alles mee wat los en vast zit, zoals een balpen, een folder en een hebbedingetje. Op onze stand werden kleine doosjes met pleisters weggegeven. Het leek wel roofgoed! Mensen slepen tassen vol mee en sommigen brengen zelfs een trolley mee voor dat doel!



De droge Hiswa is een bijzondere beurs. Het beoogt een watersportbeurs te zijn, maar het is het net niet. Weinig jachten te zien, zeilschepen, sloepen en RIBs zijn in de meerderheid, en er zijn maar een paar motorboten. Daaronder dan wel weer enkele heel bijzondere, zoals de Andante van Aquanaut, of de hierboven (links) afgebeelde Super Lauwersmeer Discovery 45 AC 'Nannygai'. Wat wel opviel was, net als op beurs Boot Holland, het oprukken van steilstevens. Een extreem voorbeeld qua design was de hierboven (rechts) afgebeelde Steeler Panorama FF46 (foto van Louis Pols die een dag later deze beurs bezocht). Deze FF46 van Steeler Yachts uit Steenwijk was eerder op Boot Düsseldorf gekozen tot 'European Powerboat of 2015' in de categorie waterverplaatsters. De 'Hiswa Motorboot van het jaar 2015' was de Korvet 14 CLR, voor deze prijs waren o.a. ook de Aquanaut Andante 438 en de Steeler Panorama FF46 genomineerd.

Er waren wel heel veel stands die aan de watersport gerelateerd waren, maar dan meer op het gebied van accessoires.

Persoonlijk heb ik wat minder met deze beurs. Ik kan er geen warm gevoel van krijgen. Wellicht dat ik me daarom afvraag hoe lang de droge Hiswa nog levensvatbaar is. De natte Hiswa oftewel de 'Hiswa te water' zal zijn van 1 tot 6 sept. 2015 op de NDSM-werf te Amsterdam-Noord

Hans Naerebout, 'Lis'

Bewaking op afstand

Ik heb mijn nieuwe schip, de Lunavlet 'Gamba', voorzien van een bewakingsmodule die op afstand is uit te lezen. Regelmatig krijg ik de vraag hoe dat werkt en of dat zelf is aan te leggen. Maar eerst moet natuurlijk de vraag beantwoord worden: wat heb je eraan? Eerlijk gezegd niet zo heel veel, je kunt ook best zonder. Maar geldt dat niet voor heel van onze 'toys for boys'? Maar het is leuk om het in te bouwen, het is leuk dat het kan en dat het werkt.

Er zijn ongetwijfeld geavanceerdere Track & Trace systemen op de markt voor campers en boten, maar om het betaalbaar (en dus leuk) te houden, maak ik gebruik van een GSM-module van de elektronica-webwinkel Conrad (GSM-schakel-alarmmodule GX 107; een duidelijke Nederlandstalige gebruiksaanwijzing kan worden gedownload).

Wat is het? Het is een kunststof kastje met de nodige elektronica en een GSM-module. Daarin gaat een SIM-kaartje, net zoals in je telefoon. Het is dus nodig om een (pre-paid) SIM-kaart aan te schaffen, waardoor de module een eigen 06-nummer krijgt toegewezen. Ik gebruik een prepaid-kaartje van € 5,-. Er zijn verschillende aanbieders die zoiets leveren, allen met hun eigen voorwaarden. Een abonnement kan natuurlijk ook, maar dat is relatief duur voor die paar SMS-jes die je gaat versturen. De bediening op afstand gebeurt namelijk via het versturen van een SMS-bericht vanaf je telefoon. Daarin staan enkele voorgeschreven codes waardoor de module weet wat er van hem verwacht wordt. Op zijn beurt stuurt de GSM-module een SMS-je terug naar je telefoon waarin hij aangeeft wat hij gedaan heeft. Als je bijvoorbeeld vraagt om een statusrapport, geeft hij voor alle ingestelde onderdelen de actuele waarde. Een en ander is beveiligd met een pincode, dus niet iedereen kan jouw schip monitoren. Daarnaast kan de module onder voorgeprogrammeerde omstandigheden ook op eigen initiatief een SMS verzenden.



Wat kun je er mee bewaken? Allereerst wordt continue de **voedingsspanning** van de module bijgehouden, die gelijk is aan de spanning van het boordnet. De module bevat ook een eigen accu, dus als de boordspanning weg zou vallen, kan de module een alarmberichtje versturen dat de boordspanning bijvoorbeeld onder de 10,5 volt is gezakt.

Er zijn nog andere ingangen om eventueel een **andere spanning** aan boord te monitoren. Verder kun je er een **temperatuursensor** op aansluiten die de actuele temperatuur aangeeft. Bij mij zit die aan de binnenzijde van de romp bevestigd ter hoogte de waterspiegel. In de winter kan ik dus even naar de boot bellen of er al risico voor bevroering bestaat.

Daarnaast kan er een **GPS-module** worden aangesloten die de actuele positie doorgeeft. Daarmee zou je bij diefstal van je boot kunnen nagaan waar het schip zich op dat moment bevindt. Ook dat kun je koppelen aan voorgeschreven marges, waardoor de module zelf alarm slaat als het schip meer dan bijvoorbeeld 15 meter verplaatst wordt.

Als laatste kun je ook **apparaten op afstand in- en uitschakelen**. Ik gebruikte het om alvast de koelkast aan te zetten als ik van thuis wegreed. Ook kun je op afstand bijvoorbeeld een acculader aanzetten of verlichting om 's winters niet in het stikdonker je boot te hoeven zoeken.

Is het moeilijk aan te sluiten? Ja en nee. Met twee linkerhanden wordt het lastig; als je minstens een rechterhand hebt, lukt het wel.

beetje hobbyisme is wel vereist als je alles wilt benutten

Je moet bij voorkeur een aparte draad hebben die rechtstreeks van de boordaccu komt voor de voeding, of in ieder geval een punt waar 12V op blijft staan als je de hoofdschakelaar afzet. Anders zal de GSM-module het op zijn eigen accu nog wel een paar dagen volhouden, maar daarna toch leeg raken, net als bij je mobiele telefoon. Dan functioneert het systeem natuurlijk niet meer. Zorg voor een zekering in deze draad vlak bij de accu voor het geval er kortsluiting ontstaat; dan smelt niet de hele draad weg. Een eenvoudige autozekering van 5A is ruim voldoende. Een nul, of zo u wilt een min, is waarschijnlijk snel gevonden. De module ergens installeren waar je een redelijk antennesignaal kunt verwachten, dus niet helemaal omsloten door staal (van b.v. de machinekamer). In noodgevallen is een externe antenne aan te sluiten, maar dat betekent weer een draad extra. Verder hangt het aantal verbindingen af van wat je op de module wilt aansluiten. De temperatuursensor vereist een drie-aderig kabeltje, de GPS module vereist een eigen antenne draad en schakelcontacten hebben allemaal hun eigen verbindingen nodig. Een beetje hobbyisme is wel vereist als je alles wilt benutten. Maar daar heb je dan wel een hoop lol van. Is het duur? Ja en nee. De basismodule kost zo'n 120 euro en de rest een paar euro. Dat is niet voor niks, maar betaalbaar voor een leuk stuk speelgoed.

Kees Ruissen, 'Gamba'

(advertentie)

SLIMME LED
VERLICHTING

Laag in stroomverbruik
Warm in sfeer

Båtsystem

Techna nautic®
clever on board

Techna nautic.nl

Cursus Lakonderhoud en Lakherstel

Twee zaken zaten niet erg mee op zaterdag 24 januari j.l. tijdens de jaarlijkse cursusdag van de Brandsma Vlet Club.

Ten eerste waren er uitgerekend op die dag zeer winterse omstandigheden om naar Sneek te rijden. De dagen ervoor en de dagen erna waren sneeuw- en ijzelvrij. Voor enkelen van ons die van erg ver moesten komen en zich wel hadden opgegeven, waren die omstandigheden te bar en zij moesten deze cursusdag met spijt voorbij te laten gaan.

Ten tweede zat Erik Nooitgedacht van *Nooitgedacht Yachtpainting* nog met zijn enkel in het gips waardoor het praktische gedeelte van het zelf bijwerken van beschadigingen in het water viel. Dit werd echter ruimschoots gecompenseerd door een uitgebreide uitleg van Erik, compleet met beelden, hoe een beschadiging op je schip kan worden gerepareerd.



De ontvangst bij *Verfhandel van der Feer* in Sneek was allerhartelijkst. Arjen Stellinga toonde zich een goed gastheer. Ook Gerard te Cate liep nog even binnen om de cursisten te begroeten. De meeste cursisten (20-tal) waren ondanks het slechte weer op tijd aanwezig en dus kon om even over half elf worden begonnen.

De voorzitter opende de cursusdag en merkte fijntjes op dat hij jaloers was dat er een aantal dames bij waren. Hoe versieren die mannen het toch om hun echtgenotes zover te krijgen een cursus te volgen over hoe het cosmetische onderhoud aan het schip te plagen!

Onderhoud van de laklaag

De dagindeling werd wat gewijzigd omdat Frank Rietberg van *Riwax* deze dag ook nog feestelijkheden had te vieren. Hij had dan ook verzocht om zijn cursusblok naar voren te halen.

Frank legde aan de hand van een duidelijk schema uit hoe je lak optimaal kunt onderhouden, hoe je verweerde lak weer kunt ophalen, en welke producten en machines je daarvoor nodig hebt. Zo blijkt er een aanzienlijk verschil te zijn tussen het behandelen van donkere en lichte lakken. De meesten van ons hebben daar mee te maken omdat de opbouw vaak licht is en veel rompen donker zijn afgelakt.

Een eye-opener was het matteren van je schip om daarmee weer een diepe glans te verkrijgen. Ik geloof niet dat iemand van ons het daarvoor zou hebben aangedurfd om met schuurpapier korrel 1000-4000 zijn schip te gaan schuren. We hebben in de praktijk met eigen ogen kunnen aanschouwen hoe daarmee niettemin een briljant blinkend resultaat kan worden behaald.

Een ander opmerkelijk punt is de behandelmethodiek wanneer een schip eerder gepoetst is geweest met middelen die een PTFE-laag achterlaten. Dit zijn poetsmiddelen waar teflon in is verwerkt. Die laag moet





er beslist af voordat een boot opnieuw behandeld kan worden. Afwassen met een speciale thinner en schuren met korrel 1000-4000 is de remedie.

Frank heeft ons ook laten zien dat het beste resultaat bereikt kan worden door de machine (excentrische voor het schuren en in de wax zetten, centrische polijstmachine voor het polijsten) het werk te laten doen met een minimale hoeveelheid poetsproduct.

Hij heeft aangeboden in de toekomst met genoeg vragen te willen beantwoorden als een booteigenaar wat meer wil weten. Kijk op www.riwax.nl.

Wat is antifouling?

Vervolgens presenteerde Dennis Tuynman van *Akzo Nobel* zijn verhaal over antifouling. Met open mond hebben we zijn verhaal angehoord.

Wat een verschillende gedachten hadden wij over antifouling. Die blijken in het geheel niet te kloppen!

We hadden weleens wat gehoord over zelfslijpende en harde antifouling. Maar wat we (de meesten althans) niet wisten, is dat antifouling haar werking verliest zodra de biocide-bestanddelen daaruit verbruikt zijn, ook wanneer de antifouling er nog prima uitziet!

De biocide-bestanddelen, o.a. koperoxide, verhinderen dat aangroei plaatsvindt op het schip. Tijdens het varen, en in minder mate bij het stilliggen in het water, geeft de antifoulinglaag die bestanddelen af om aangroei te verhinderen. Daarom is het zo belangrijk dat er voldoende laagdikte aanwezig is om voldoende biocide-bestanddelen te kunnen afgeven. De antifouling die in Nederland verkocht worden zijn formeel gebaseerd op één seizoen en 100 motoruren. Wat betreft aangroei, is afwisselend op zoet en zout water varen overigens goed, want in zout water sterft de zoetwata aangroei weer af, en andersom.

Zelfslijpende antifouling verliezen hun laagdikte tijdens het varen, harde antifouling niet. Zo is harde antifouling meer geschikt voor snelle schepen, en zelfslijpende meer voor waterverplaatsers. Het merk *International* van Akzo Nobel geeft in een schema duidelijk aan welke antifouling het beste gebruikt kan worden. Daarbij is van belang of het schip in zout of in zoet water vaart, de snelheid waarmee wordt gevaren, van welk materiaal het schip is, etc. Dit schema kan ook van internet worden gehaald (www.yachtpaint.nl) en hierover is tevens een App (*Boat Paint Guide* van Akzo Nobel Inc.) verkrijgbaar.

Harde antifouling moeten van tijd tot tijd verwijderd worden, want anders is het een opbouw van laag op laag en dan wordt het op den duur een dikke koek die je er dan weer af moet schuren. Dat mag alleen nat gebeuren, omdat bij droog schuren giftig stof vrijkomt. Er is ook een afbijt voor verkrijgbaar die de antifouling er afhaalt maar de verflaag eronder ongemoeid laat.

International heeft een heel handige boekje getiteld *Schilder- en Productgids voor Boten*. Daarin staan tal van tips, o.a. hoe van het ene type antifouling overgeschakeld kan worden op een ander type.

Dennis gaf ook nog even aan hoe je zelfslijpende en harde antifouling op een schip kunt onderscheiden. Maak je vinger maar nat, schuur daarmee over de antifouling en als er wat achterblijft op je vinger dan is die van het zelfslijpende type.

Het was inmiddels lunchpauze geworden. Een ieder deed zich te goed aan vers belegde broodjes en wat te drinken. Zo'n lunchpauze is tevens het moment om de nodige informatie met elkaar uit te wisselen. Het vergt dan ook altijd wat zachte drang om iedereen weer in het cursuslokaal te krijgen voor de middagsessie.

Wat is lak?

De organisator van deze cursusdag, Erik Nooitgedagt van *Nooitgedagt Yachtpainting* gaf vervolgens uitleg over het verfsysteem dat is toegepast op onze schepen, dit betreft dus diverse lagen primer en plamuur, en als laatste de laklaag.

We denken allemaal dat juist de laklaag de bescherm laag is waardoor je schip niet gaat roesten. Erik bezwoer ons echter dat dit onjuist is. De onderliggende lagen zorgen voor de bescherming en de kleurlaag is slechts de cosmetische laag.

2-Componenten lak kan in de regel niet worden aangebracht op een

1-component lak, omdat deze laatste zachter is van structuur. Als je daar een harde (2-componenten) laag overheen zet dan gaat die laag scheuren. Dat wil ook zeggen dat bijgewerkte plekjes met een 1-component lak geheel moeten worden verwijderd wil een schip met een 2-componenten lak overgespoten kunnen worden.



lak is voor het mooi, de onderlagen zijn voor de bescherming

Door de vele vragen die tijdens het betoog van Erik werden gesteld, werd het inzichtelijk hoe plamuur, primer en aflak zich gedragen. Arjen Stellinga van *van der Feer* vulde aan dat er inmiddels 1-component verf is die qua kwaliteit 2-componenten benadert.

Ook werd uitgebreid stilgestaan bij hoe een beschadiging kan worden hersteld. Aan de hand van afbeeldingen werden de verschillende stappen van een 'spotrepair' getoond. Dat is een dusdanig professionele klus dat dit door ons amateurs niet zelf kan worden gedaan. Erik adviseerde ons daarom om voor de kleinere beschadigingen een 1-component lakstift aan te schaffen. Brandsma Jachten heeft van alle gevoerde kleuren lakstiften op voorraad.

Vanzelfsprekend werd gesproken over de levensduur van de lak en hoeveel het kost om een schip over te spuiten. Als levensduur van de laklaag werd door Erik 8 tot 10 jaar genoemd. Als indicatie voor de prijs voor het overspuiten noemde hij € 1000 tot € 1500 per strekkende meter schip. Daar komen nog wel de kosten bij van het uit het water halen van schip en het de- en monteren van onderdelen zoals beslag en ramen.

Rond half drie werd de cursusdag besloten. We kunnen concluderen dat ook deze cursusdag wederom een nuttige en leerzame dag is geweest. De thuisreis kon gelukkig weer gemaakt worden op sneeuwvrije wegen.

Hans Naerebout, 'LIS'

(foto's van Louis Pols en Addy Zijlmans)

Even voorstellen Ronald en Gerda van der Heijden

Wij zijn Ronald (66 jaar) en Gerda (64 jaar) van der Heijden, woonachtig in Amsterdam en sinds augustus 2013 in het bezit van een Brandsma vlet 960 OK. De belangstelling voor de watersport



bestond al in onze verkeringstijd (1969/1970) maar het heeft tot 1983 geduurd voor wij, met inmiddels twee kinderen, voor het eerst met een gehuurd schip een vaartocht door Friesland hebben gemaakt. Hoewel dat toen uitstekend is bevallen heeft het uiteindelijk tot 1992 geduurd voordat wij ons eerste scheepje hebben aangeschaft. Dat was een Babiljakruiser, gebouwd in 1970, 8,50 meter lang, 2,90 meter breed en met een open kuipje. Niet echt groot dus, maar met twee personen aan boord ruim genoeg om jaren



lang tijdens de zomervakantie een week of drie à vier door Nederland te varen. En bij goed weer ook regelmatig een weekendje. Uiteraard was het soms behelpen (klein toiletje, dagelijks het bed opmaken en afhalen). Er werd dan ook zo af en toe met een schuin oog gekeken naar een wat groter en comfortabeler schip. Daar de vrije tijd tot 2008 beperkt bleef tot af en toe een weekendje en maximaal vier weken zomervakantie, zou de aanschaf van een ander schip in die tijd, ook uit economisch oogpunt, niet verstandig zijn geweest.

In 2008 veranderde dat omdat (toen nog) met de Vut kon worden gegaan. Er zou worden gekeken naar een wat ruimer schip. Helaas openbaarde zich aan het eind van datzelfde jaar een ernstig ziekte bij Gerda. Na een langdurige en intensieve behandeling lijkt het er op dat de ziekte onder controle is. Helaas weet je dat bij een dergelijke aandoening nooit zeker. Tot 2012 heeft de ziekte geleid tot twijfel of er nu wel of niet naar een wat groter schip kon en zou worden uitgekeken.



Omdat er nauwelijks zekerheden zijn in het leven en niemand de garantie heeft om (heel) oud te worden hebben wij begin 2013 toch besloten de vaarvakantie door te brengen in Friesland en daar bij een aantal botenbouwers te gaan kijken of wij iets konden vinden dat voor ons geschikt zou zijn. Een belangrijke voorwaarde hierbij was dat wij ons oude scheepje zouden kunnen inruilen.



Uiteindelijk hebben wij tegen het einde van die vakantie bij Brandsma Jachten in Sneek ons huidige schip gevonden. Het is een Brandsma Vlet 960 OK, gebouwd in 1997/1998. De scheepsnaam is "ROGER" en de thuishaven is Amsterdam.

In 2014 zijn wij voor het eerst met dit schip wat langer met vakantie geweest en we kunnen niet anders zeggen dan dat het ons uitstekend is bevallen.

Rest ons eenieder een mooi en zonnig vaarseizoen 2015 te wensen.

Ronald en Gerda van der Heijden, 'Roger'

Even voorstellen Ab en Adri Gal

Als nieuw lid is aan ons gevraagd om ons voor te stellen, wat wij bij deze graag doen. Wij zijn Ab en Adri Gal, wonen in Castricum en varen sinds 2007 met een Noordzeekotter 1200 OK, CASTOR, dit is het derde schip dat is gebouwd van deze serie. Wij zijn heel tevreden met ons schip. Hij past wat afmetingen en zeewaardigheid betreft goed in ons vaargebied. Wij liggen overdekt bij Brandsma in Sneek. We zijn ook dit jaar weer van plan om half mei voor ongeveer twee à drie maanden naar de Oostzee te vertrekken, dit is dan inmiddels voor de zevende keer. Een keer zijn we naar Berlijn gevaren, maar het open water trekt ons toch meer. Maar ook de Nederlandse en Duitse Wadden bevallen ons goed, maar dan wel buiten de schoolvakanties van Noord- en Midden-Nederland, want in die periode is het ons te druk.

Onze route naar de Oostzee is als volgt: via Delfzijl over het wad naar Norderneij en Wangerooge. Vervolgens, als het weer niet te gek is, naar Cuxhaven of meteen door naar Brunsbütel. Hier doen we normaal ongeveer 8 uur over (incl. sluis). Als het weer minder is kunnen we ook van Wangerooge naar Bremerhaven, dit over de waddenroute 'Hogeweg'. Bremerhaven is overigens ook goed binnendoor bereikbaar via de Eems en het Küstenkanaal. Van Bremerhaven, is er een kanaaltje naar Otterndorf, waarna je weer in de Elbe terecht komt. Er is echter een belangrijke restrictie en dat is een spoorbrug met een doorvaarthoogte van 2,70 m, dat is echter voor ons met een doorvaarthoogte van 2,45 m geen bezwaar. Maar de route via de Duitse Bocht heeft toch onze voorkeur. Wat de weersvoorspelling betreft luisteren wij dan naar DP 07 (door ons de grote leugenaar genoemd, wat niet waar is), die via de marifoon een prima weerbericht geeft.

Navigeren doen wij met behulp van de Raymarine apparatuur, compleet met radar en A.I.S. wij zijn hier zeer over te spreken, vooral de A.I.S. geeft veel informatie.



Onze Castor heeft als motor een Steyr 163 PK diesel, die wat betreft prestaties, geluid en trillingen prima voldoet, alleen de temperatuurgevoeligheid van de dynamo heeft problemen gegeven, maar die zijn eenvoudig oplosbaar. Als er clubleden zijn die hetzelfde probleem hebben, dan zijn wij uiteraard altijd bereid om onze ervaringen te delen.

Wat uiterlijk betreft springt de 'Castor' er toch een beetje uit, doordat we geen kiptent hebben en onze mast bovenop de stuurhut is gemonteerd. Deze mast kan elektrisch 180 graden achterover

draaien, zodat mast en antennes dan op zijn kop in de kuip komen te staan.

In tegenstelling tot de Oostzee heeft men in het Waddengebied te maken met droogvallende havens. Dat kan een probleem geven met een watergesmeerde schroefas, met name als het buitenboordwater wordt toegevoerd via een waterschelp die onder de bodem gemonteerd is. De kans op een verstopping is dan zeer groot terwijl een controle op het warmlopen van de schroefas niet aanwezig is. Een vriend met een (niet-Brandsma) motorboot kreeg een vastloper van de schroefas en die hebben we moeten slepen. Hij had veel schade. Een beter systeem van watersmering is een koelwateraftakking van de motor, het water wordt dan geforceerd toegevoerd en is gefilterd.

Het Kieler- of Noord-Oostzeekanaal is ca 100 km lang, wij ervaren dat echter niet als een vervelend stuk, mede door de passerende zeeschepen is er namelijk genoeg te zien. Sturen doen we met de automaat, ook op het kanaal (officieel is dat niet toegestaan). Na een stop in Rendsburg bereik je de sluizen in Holtenua en kom je op de Oostzee. De kleine sluizen, bedoeld voor jachten, zijn al jaren kapot, maar we hebben daardoor nooit vertraging ondervonden.

In de Oostzee kunnen we òf naar links, richting Sonderborg Denemarken, òf rechtdoor richting Kopenhagen, Bornholm en Zweden, òf rechtsaf richting Rugen en Polen. Dat laatste hebben we vorig jaar gedaan.

Er zijn trouwens goede boeken over deze gebieden, zoals de 'Vaarwijzer Scandinavië en Oostzee' van R. Vleut. Ook is er een boekwerk 'Sejlerens Marina Guide', gratis verkrijgbaar in Duitse en Deense jachthavens, waarin bijna alle jachthavens incl. veel informatie genoemd worden. Gek genoeg komen wij in de Oostzee betrekkelijk weinig Nederlandse motorboten tegen, wel zeiljachten, waarvan de meeste op de motor varen.

Als er clubleden zijn die meer informatie willen hebben of uitwisselen, kunnen zij contact opnemen. Met vriendelijke groeten

Ab en Adri Gal, 'Castor'

(advertentie)



Nooitgedagt
Yachtpainting

Nooitgedagt, dé vakbekwame jachtschilder

Nooitgedagt is een jachtschilder met ruim vijftien jaar ervaring. Deze ervaring garandeert kwalitatief hoogstaand werk.

U kunt bij ons terecht voor alle voorkomende plamuur en verf-systemen. Tevens voor interieur,

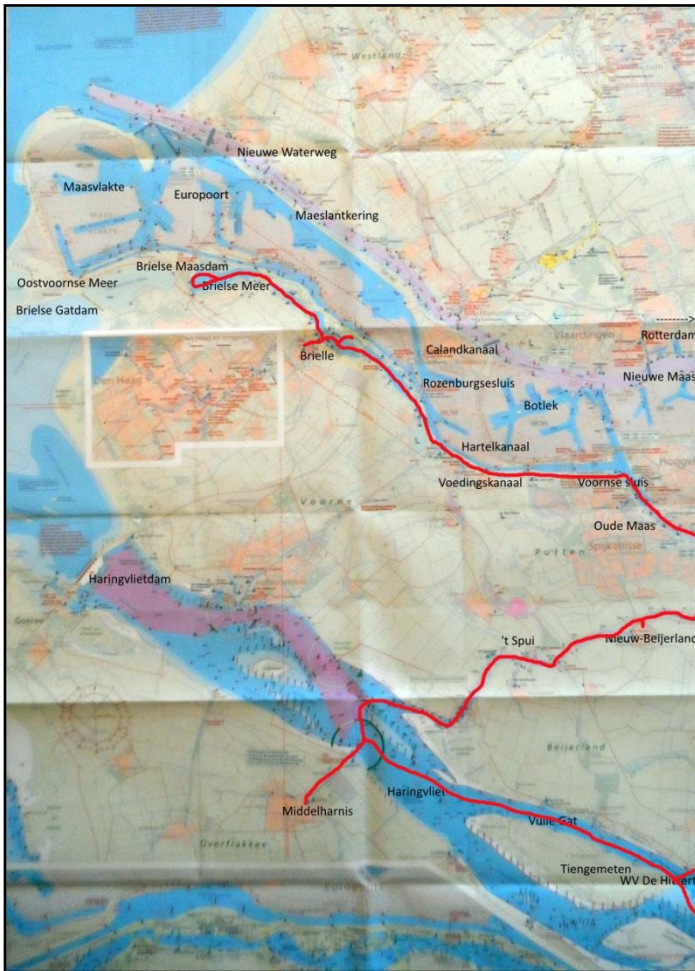
exterieur, refit, onderhoud, gelcoat reparaties en advies.

Wij zijn door de jarenlange ervaring gespecialiseerd in het plamuren en spuiten van luxe motorjachten, zowel voor bedrijven als particulieren.

Werkplaats: Eeltjebaasweg 4 ('t Ges), 8606 KA Sneek, Tel: 06 251 82 038
www.nooitgedagtyachtpainting.nl, info@nooitgedagtyachtpainting.nl



Brielse Meer



De Oude Maas en de Nieuwe Maas komen westelijk van Rotterdam ter hoogte van Vlaardingen samen om dan verder als Nieuwe Waterweg rechtstreeks in de Noordzee uit te komen langs het Europoortgebied. Maar kort voor die samenvloeiing waren er vroeger in de Oude Maas nog twee afslagen naar de Noordzee, één via het Spui en het Haringvliet, de ander via de Brielse Maas. In 1970 is het Haringvliet afgedamd via de 5 km lange Haringvlietdam waarin wel 17 spuisluisen van ieder 56 m breedte zijn aangebracht.

De Brielse Maas werd echter al in 1950 afgedamd met de Brielse Maasdam, dus nog voor de Watersnoodramp van 1953. Hierdoor ontstond het Brielse Meer dat nu een groot zoetwaterbekken en recreatiegebied is. Het vormt de scheiding tussen het eiland Voorne en het Europoortgebied. In 1966 is verder naar zee ook nog de Brielse Gatdam geplaatst waardoor het Oostvoornse Meer ontstond. De toegang tot het Brielse Meer is nu nog uitsluitend mogelijk via het zogeheten Voedingskanaal dat via de Voornse sluis bij Spijken-

nisse in verbinding staat met de Oude Maas. Evenwijdig daaraan loopt het Hartelkanaal met daarin de beweegbare Hartelkering (1997) en de openstaande Grote Hartelsluis. Dit brakwater kanaal is aangelegd voor de binnenscheepvaart en geeft toegang tot het Europoortgebied en de Maasvlakte. Halverwege het Hartelkanaal is er nog een afslag via de Rozenburgsesluis die toegang geeft tot het Calandkanaal naar de Europoort, dit is voornamelijk bedoeld voor de zeescheepvaart. Tenslotte is er natuurlijk ook nog de Nieuwe Waterweg zelf waar de Oude Maas in uitkomt en waarin kort voor Hoek van Holland de bijzondere Maeslant stormvloedkering (1997) is gesitueerd. Al deze constructies zijn onderdeel van de Deltawerken en zijn zeer succesvol gebleken om onze kusten en het achterland veiliger te maken tegen het geweld van storm en hoog water.

Al met al is dit een buitengewoon interessant gebied om in rond te zwerven, ook per boot. Vanwege het drukke scheepvaartverkeer wordt het varen in Rotterdam en omgeving echter door de meesten van ons niet als heel ontspannend ervaren. Toch wilden wij in het najaar van 2014 graag een keertje het Brielse Meer verkennen en de route daarnaartoe vanuit onze jachthaven 't Lamgat aan de Mark is relatief eenvoudig en rustig.

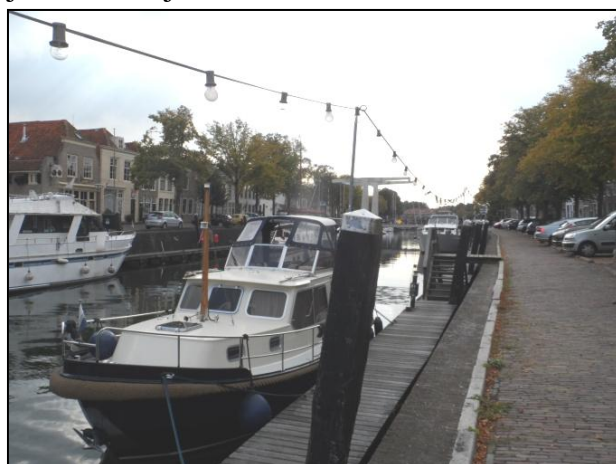
Toen er, na een lange periode van veel regen, een weekje mooi najaarsweer werd voorspeld, zijn we op maandag 1 sept. meteen vertrokken. Na een stuk *Mark* en *Dintel* kom je bij de (open) Manders' sluis die je op het *Volkerak* brengt. We hoefden niet lang te wachten voor de Volkerak jachtsluis waar we 40 cm omhoog schutten. Je ziet dan de Haringvlietbrug links voor je en daar zijn we onderdoor gevaren om ten noorden van het eiland Tiengemeten (daar willen we op de terugweg een kijkje nemen) door het zgn. *Vuile Gat* en nog een stukje *Haringvliet*, het *Middelharniskanaal* (sluis open) in te varen. We zijn helemaal tot het eind doorgevaren om in het stadskommetje nog een



plekje te vinden. Omdat het vandaag onze trouwdag is hebben we onszelf getraakteerd op een heerlijk diner in restaurant 't Genot(!) aan datzelfde kommetje. De voorzieningen in de haven zijn goed en het liggeld was € 16,55.

Het stadje was interessant genoeg om 's morgens een wandeling door te maken (gemeentehuis, zie **foto**). Daarna zijn we het kanaal weer uitgevaren en voorzichtig, goed lettend op de boeien die een ondiepte markeren, het *Haringvliet* overgestoken naar de ingang van 't *Spui*. Dit is een mooie bocht-

tige rivier met ondieptes en tonnen en ook nog enige getijdenwerking (dit water staat immers in open verbinding met de Oude Maas en met de spuiende Haringvlietsluizen). Het blijft wel zaak om tussen de tonnen te blijven. Om BB de *Oude Maas* op te kunnen draaien moet je je melden bij sector Heerjansdam (kanaal 4). Aan de overkant zie je de mooie jachthaven de Rhoonse Grienden.



Afvarig zijn we onder de Spijkenisserbrug (**foto**) door gevaren en in de verte zagen we de oude en de in aanbouw zijnde nieuwe Botlekbruggen, maar voor we daar waren moesten wij al BB de Voornse sluis in (slechts 5 cm omhoog, maar de mast moest wel omlaag). Je komt dan op het rechte *Voedingskanaal*, omzoomd met bomen. Rechts van je zie je het Hartelkanaal. Vanaf Zwartewaal kom je op de uitlopers van het *Brielse Meer* en wordt het weer leuk varen. Vroeg in de middag waren we al in Brielle (ook wel den Briel genoemd) waar het via de *Buitenhaven* leuk is de stad binnen te varen. Je kunt midden in het stadje afmeren, er was plek zat en we lagen recht tegenover het havenkantoor, voor de Julianabrug (**foto**). De voorzieningen zijn prima en het liggeld bedraagt € 12,30. Als je gebruik wilt maken van de douches moet je voor een SEP-key € 25,= borg betalen, die je later terugkrijgt minus de verbruikte douchekosten. De havenmeester heeft een prachtig oud



kantoor waarvan de muren nog duidelijke sporen vertonen van vroegere overstromingen met zout water. Naast het kantoor bevindt zich een klein zakkendragershuisje met daarop een fraaie klok die voortdurend klingelt. De havenmeester was wel tamelijk somber over de sterk teruglopende bezoekersaantallen in zijn haven. We hebben een eerste verkennende wandeling door het mooie oude stadje gemaakt en zijn toen voor een drankje en een hapje neergestreken op het zonnige terras van het centraal gelegen café/restaurant de Hoofdwacht.

De volgende morgen hebben we een interessante wandeling gemaakt over de nog zeer complete stadswallen (zie **luchtfoto**) met negen bastions en vijf ravelijnen (eilanden in de vestinggracht) en hebben we tevens de Sint-Catharijnenkerk bezocht. Ik kon het niet laten om de 318 treden te beklimmen naar het dak van de 57 m hoge toren met een fantastisch uitzicht over zowel het stadje



en het meer alsook het Europoortgebied. Na de lunch zijn we weer uitgevaren om een mooi plekje op het Brielse Meer te vinden. Er zijn talloze mooie aanlegplekjes en dus is het moeilijk kiezen. Wij zijn uiteindelijk vrij ver achteraan neergestreken bij een steiger bij de Vogelkreek (**foto**) waar we nog lang konden genieten van de zon op het achterdek. Ook de contrasten zijn hier groot, als je over de bomen heen de verte in kijkt zie je natuurlijk altijd wel de industriële uitstraling van Europoort in de vorm van olietanks, rokende pijpen van raffinaderijen, e.d.

Na lekker uitslapen, een heerlijk ontbijt, wat dekwassen en koffiedrinken, zijn we tegen 12 u toch maar weer op stap gegaan en voor de lunch neergestreken in de zgn. Schoolmeesterhaven op het eiland Middenplaat tegenover Brielle. Ook dit was weer een heel mooi plekje in de zon waar het zelfs flink druk was met boten. Later in de middag zijn we weer verder gevaren via de Voornse sluis naar de *Oude Maas* waar we toch weer een beetje ebstream tegen hadden. Kort na de SB-afslag naar 't Spui zijn we in Oud-Beijerland binnengelopen. De haven wordt hier beheerd door watersportvereniging 't Spui. Het liggeld incl. elektra was € 11,65. Omdat je de hele haven rond moest lopen was het een aardige tippel naar het havenkantoor. Er was veel drukte op een steiger bij ons in de buurt vanwege een bijeenkomst van een aantal grote RIBs (**foto**). Natuurlijk hebben we ook hier een wandeling gemaakt, maar weinig spectaculaire zaken kunnen vinden.



Vrijdagmorgen 5 sept. zijn we weer verder 't Spui afgevaren. Er was verrassend veel actie van dijk-verzwaringswerkzaamheden. Dit keer zijn we BB de *Korendijkse Geul* ingevaren om zo weer op het *Haringvliet* en het *Vuile Gat* uit te komen. Er is een kleine haven aan de noordkant van het eiland Tiengemeten (die naam is een aanduiding van de grootte van het oppervlak), daar waar ook de veerpont aanlegt en waar een paar ligplaatsen zijn (**foto**), maar in dat haventje blijven overnachten is niet toegestaan. Het hele eiland is in 2006 omgevormd van landbouwgrond naar natuurgebied (door een dijk door te steken en het water vrij spel te geven) en het wordt nu (tamelijk commercieel) beheerd door de Natuurmonumenten. Aan de haven staat dan ook een groot bezoekerscentrum en een Rien-Poortvlietmuseum. Er is een drietal mooie wandelroutes uitgezet over zeer begaanbare paden en wegen.



Toen wij terugkwamen van onze wandeling 'Weelde en Wildernis' (foto) stonden er enkele dames naar onze boot te wijzen, een van hen bleek een verre nicht te zijn die met haar groepje een fietstocht aan het maken was. Zij bleven op het eiland overnachten. Voorwaar een onverwachte ontmoeting dus.

Wijzelf wilden overnachten in de haven van de Stad aan 't Haringvliet omdat dat wel interessant klonk, maar een buurman van een zeilboot adviseerde ons om naar WV De Hitsert te gaan. Het liggeld was daar € 13,50 en de voorzieningen waren prima. Er waren ook fietsen beschikbaar

om naar het plaatsje Zuid-Beijerland te gaan voor boodschappen, maar we hadden niets nodig.

Op de laatste dag van onze tocht werden we 's morgens verrast door de mist. We zijn net zo lang blijven liggen tot in de verte de Haringvlietbrug weer een beetje zichtbaar werd en toen was het stukje naar de Volkerak jachtsluis toch probleemloos. Bij het bunkerschip 'Dintel' hebben we onze dieseltank nog gevuld voor de winter en toen was ook het laatste stukje terug naar de thuishaven niet ver meer.

Dit rondje Brielse Meer bleek uiteindelijk ca. 185 km lang te zijn, zeker een mooie route om nog eens te herhalen als we in voor- of najaar weer eens een interessante bestemming zoeken.

Louis en Anneliese Pols, 'Devota'

(advertentie)



Vaar op zeker

U kunt pas écht zorgeloos van uw Brandsmavlet genieten als u daarvoor een goede verzekering heeft. Door onze ruim 65 jaar ervaring in het verzekeren van pleziervaartuigen zijn wij specialisten op dit vakgebied. Wilt u een passende offerte? Bel ons, of bezoek onze website www.kuiperverzekeringen.nl.

KUIPER
VERZEKERINGEN

Postbus 116
8440 AC Heerenveen

Tel. (0513) 61 44 44
Fax (0513) 62 37 42

Adfz
RMTA

Even de boot wegbrengen

Onze 'Le Loup Bleu' gaat deze winter (van 2014) naar Sneek voor een schilderbeurt. Het is een reis die, vanwege weinig tijd en het naderende winterseizoen (na 1 november moeten de bruggen 24 uur van tevoren besteld worden), in enkele dagen volbracht moet worden.

Maandag 27 oktober vertrekken wij om 8.00 uur uit Roermond. Het gaat via de *Maas* met de sluizen Roermond, Belfeld, Sambeek en het *Maas-Waalkanaal* met sluis Weurt naar de passantenhaven van Nijmegen waar we om 16.45 uur vastmaken. Het weer valt niet tegen deze dag, het zonnetje schijnt en we hebben 18°C. In de passantenhaven van Nijmegen moet je via een parkeerautomaat een kaartje trekken voor het liggeld en heb je vrije elektra op de steiger. Het is te merken dat de zomertijd voorbij is want om 17.30 uur begint het al aardig donker te worden.

Dinsdag is het om 8.00 uur weer vertrektijd. Ook vandaag hebben we zonnig weer. Wij melden ons bij verkeerspost Nijmegen en krijgen te horen dat er voor ons geen belemmerende afvaart op de *Waal* is zodat we gelijk kunnen oversteken om de stroming van de buitenbocht te ontlopen. Hierna blijven we stuurboordwal aanhouden tot aan het *Pannerdensch kanaal*. We lopen op de *Waal* met 1700 toeren 8,5 km/u op de gps. Aangekomen bij de Pannerdensche kop moesten we in overleg met post Millingen een stukje doorvaren om de tegemoetkomende afvaart vrije vaart te geven waarna we over bakboord konden draaien en het kanaal in kunnen varen. Nu gaat het snel en lopen we met



de stroming mee 17 km/u op de gps. Op de *IJssel* zitten we achter een geladen beroepsschip dat net iets langzamer vaart dan wij, maar wel te snel om hem verantwoord voorbij te gaan in de bochtige *boven IJssel*. We varen nu 1600 toeren bij een gps snelheid van 16,5 km/u, voor ons genoeg. Als we zo genietend en op ons gemak Doesburg naderen krijgen we wat meer ruimte en besluiten de voorligger voorbij te gaan. Met medewerking van de schipper die voor ons aan de kant gaat varen en eveneens de medewerking van een tegemoetkomende lege vrachvaart,

lopen wij tussen beide door onze voorligger voorbij en hebben nu vrije vaart. Zonder marifoon had ik dit zeker niet kunnen doen, zo zie je maar hoe belangrijk het is om een marifoon te hebben, maar zeker om hem ook te gebruiken. Het is toch wel wat rustiger varen zo, maar we wilden geen risico nemen op dat smalle en bochtige stuk *IJssel*, vandaar dat we een tijdje gewacht hebben. Voorbij Deventer word de rivier nog ruimer en neemt de stroming iets af. Gaandeweg de middag verdwijnt de zon en wordt het wat grijszer door een dichttrekkende bewolking. We besluiten in de jachthaven van Hattem, gelegen aan de monding van het *Apeldoornskanaal*, te overnachten, zodat we morgen kunnen besluiten of we via Zwolle varen of de *IJssel* verder afvaren en dan over het *IJsselmeer* naar Lemmer. Het is 16.15 uur als we vastliggen en nog voldoende tijd hebben om het plaatsje te bekijken. Het is een leuk historisch plaatsje en best de moeite waard om hier nog eens terug te komen. Vandaag hebben we 127 km afgelegd in 8.15 uur. Best wel een afstand gezien de vaartijd.

Als we woensdag om 8.15 uur vertrekken hebben we motregen en is het grijs alom. Op de *IJssel* moeten we met de navigatieverlichting aan varen. Daar het zicht steeds beter wordt besluiten we om toch maar de *IJssel* af te varen en niet via Zwolle en Zwartsluis te gaan. Helaas, als we ter hoogte van Kampen zijn horen we via *Meldpost IJsselmeer* op *kanaal 1* dat de weersverwachting voor vandaag slechter wordt. Windverwachting ZW 4-5 bft, zicht 200-800m. Voor mij wel te doen, maar

we zijn met z'n tweeën, dus dat gaat niet door. We besluiten om via het *Ganzendiep* naar de Flevo-polder te varen om zo in Lemmer uit te komen. Via de Ganzensluis die direct voor ons open gaat varen we over het *Ganzendiep* naar het Scheepvaargat (zie **foto**) en *Zwarte Meer*, dan de *Zwolschevaart* met de Voorste sluis, vervolgens de Marknessesluis op de *Lemstervaart* en tenslotte de Friese sluis en de Lemstersluis, die beide veel tijd kosten, waarna we in het centrum van Lemmer om 16.00 uur vastmaken.



Tot 14.00 uur houden we slecht zicht en is het maar goed dat we op het kanaal varen. Waren we in Lemmer niet via de Lemstersluis gevaren maar rechtstreeks naar het *Prinses Margrietkanaal* gegaan dan hadden we voor het donker Sneek nog makkelijk gehaald. Maar omdat het niet echt dringt is het wel zo leuk om in Lemmer te liggen. Morgen nog een kort stukje en dan hebben we het al gehad. We hadden ook via Blokzijl, de *Kalenbergergracht* en het *Tjeukemeer* kunnen gaan, maar dan hadden we meer tijd nodig gehad. In feite kun je stellen dat, als je haast hebt, je vanuit Midden Limburg in drie dagen varen in Sneek kunt zijn, zeker in de zomerperiode als je langer daglicht hebt. Heb je de mogelijkheid om over het *IJsselmeer* te gaan dan heb je zo een paar uur tijdwinst extra.



Donderdag wordt onze laatste vaardag van dit seizoen. We hebben de tijd en moeten sowieso wachten tot 9.00 uur voordat de brug voor ons draait. Het weer is beter dan gisteren, bewolkt en niet te koud ca. 16 °C. Via het *Prinses Margrietkanaal* (zie **foto** op het *Koelvordermeer*) varen we rustig richting Sneek waar we om 11.00 uur arriveren en op de *Houkesloot* bij het bunkerstation eerst even met 150 liter diesel de tank vullen, zodat de boot met een volle dieseltank de winter in gaat. Als we even later op onze bestemming zijn hebben we 26 motoruren meer op de teller staan dan bij het vertrek uit Roermond. Het dieselvebruik op deze reis is inclusief drie dagen verwarming en het gebruik van de generator. De middag en de volgende morgen worden besteed om de boot winterklaar te maken en gaat de terugreis naar huis per auto.

we 26 motoruren meer op de teller staan dan bij het vertrek uit Roermond. Het dieselvebruik op deze reis is inclusief drie dagen verwarming en het gebruik van de generator. De middag en de volgende morgen worden besteed om de boot winterklaar te maken en gaat de terugreis naar huis per auto.

Jo Dohmen, 'Le Loup Bleu'



Le Loup Bleu klaar voor de winter

Werfnieuws Brandsma Jachten

De Ontvangstruimte

Om 2015 goed te beginnen is bij Brandsma-Jachten de ontvangstruimte drastisch veranderd. Waar vroeger een kantoorruimte was bij de showroom is nu een grote ruimte gemaakt, waar klanten in alle rust gesprekken kunnen voeren en en passant een drankje kunnen gebruiken, daar is namelijk ook een bar gerealiseerd.



In de korte tijd dat wij hier ervaring mee hebben blijkt deze formule goed aan te slaan, de reacties zijn zeer positief. Op zaterdag 22 augustus a.s. vanaf 16.00 uur kunnen jullie dit zelf zien als jullie het derde lustrum van de Brandsma Vletclub bij ons komen vieren.



Verdere ontwikkelingen

In deze crisistijd was het voor de werf een noodzaak om zich te beraden wat er gebeuren moest om allereerst te overleven en ten tweede om aan de wens van de klant te blijven voldoen. De Brandsma-vlet is altijd het paradepaardje van Brandsma-Jachten geweest en dat is het nog steeds. Ook de Noordzeekotter en de Federick zijn succesmodellen.

Maar toch was het nodig een nieuw concept te ontwikkelen en dat werd de "LUNA". Het is ook een stalen schip in de kwaliteit die Brandsma-Jachten voorstaat. Een multiknikspant met een staal en aluminium opbouw en een polyester kap. De LUNA is leverbaar in de maten 30, 34, 40 en 44 voet. Dit model werd in 2010 op de tekenafel gelegd en van de diverse maten zijn intussen al meer dan 50 schepen gebouwd.



De Toekomst

De bouw van Brandsmavletten gaat gewoon door. Onlangs zijn weer enkele modellen afgeleverd.



Maar het accent in 2015 zal liggen op de LUNA.

Dit model is steeds geleverd met een open kuip. Dit jaar zal de LUNA familie uitgebreid worden met een achterkajuit.

De eerste wordt de **LUNA 34 Family** met een lengte van 10,30 meter, een breedte van 3,70 meter en een kruiphoogte van 2,40 meter.

Het ontwerp is al klaar en de productie wordt binnenkort ter hand genomen.

Naast de productie van nieuwe boten wordt natuurlijk ook veel gedaan op het gebied van onderhoud. Brandsma-Jachten heeft niet alleen een naam op te houden maar wil de kwaliteit hiervan steeds verbeteren.

Daarom is onlangs een nieuwe botenwagen aangeschaft waarmee boten tot 40 ton getransporteerd kunnen worden op het terrein.

Al met al zijn de vooruitzichten gunstig en is de spotlight niet alleen op het heden maar zeker ook op de toekomst gericht.



Meer dan 100 Scheepsnamen

Één pagina moest nog gevuld worden om een veelvoud van vier pagina's te krijgen. Vandaar deze alfabetische presentatie van de meer dan 100 scheepsnamen van alle huidige (wit vlak) en vroegere (rose vlak) Brandsma Vlet Clubleden, voor zover ik die heb kunnen achterhalen. Je eigen scheepsnaam is natuurlijk de allermooiste, maar kijk ook eens naar die andere juweeltjes.

Louis Pols

Aquarius				
	Aquila			
		Astra Nova		
Bon Sentiment		Banjer		
	Boniventure		Berendina	
		Bonobo		Boet
Callisto		Bornrif		Bofhond
	Captain Amber		Brandaan	
		Carina		Brandal
Chrieddy		CarPie Diem		Branie
	Cyrano		Caselly	
		De Bovi		Catharina
Devota		De Dijk		Chiswick
	Dolce Vita		De Faghero	
		Dora		De Kuip
Eminence Gris		Dulcibella		De Saffier
	Esiko		Dwelmer	
		Esmeralda		Elan
Happy Feet		Fra-Pi		Elisabeth
	Henning Sien		Gamba	
		Hooite		Gamba 2
Jutter		Hopbelleke		Grand Allure
	Klaas Jzn		IJsvogel	
		Kokmeeuw		Il Sogno
Linuška+		Le Loup Bleu		Jan Brass
	Lis		Leijzijde	
		Lobito		Leomare
Marifleur		Lorelei		Libertas
	Metafoor		Lunel	
		Monie		Lutra
Nymphaea		My Way		Marianne
	Ocean Bride		NN	
		Oostzee		No Panic
Quo Vadis		Passie		Noordzij
	Ridderspoor		Pieter Jans	
		Roger		Poolster
SiRi		Rosalie		Potvis III
	Sophia		Scheepsrecht	
		Sophyr		Schuttevaër
Swietbek		Spet		Sea Horse
	Sydsulfer		Stravaris	
		Taria		Suestra
Twentyone		Teckel		Swanneblom
	Vamos		Thús	
		Victoria		Trientje Aaltje
X Q's me		Waterman		Tuker-Tuker
	Yardenoe		White Lady	
		Zephyros		Why worry
				Wouwaapje

(advertentie)



vetus
WWW.VETUS.COM

CREATORS OF BOAT SYSTEMS

NIEUWE BOEGSCHROEF LIJN

Manoeuvreer uw boot met de stille en gemakkelijk te installeren boegschroeven van VETUS. Het unieke ontwerp van de propeller minimaliseert cavitatiegeluid, en de flexibele koppeling tussen het staartstuk en de motor elimineert trillingen. De enkele propeller en het gestroomlijnde staartstuk verhogen de efficiëntie, en door het lage gewicht van de kunststof propeller wordt slijtage van de tandwielen voorkomen. De boegschroeven zijn gemaakt van zeer duurzame materialen en worden geleverd met 3 jaar garantie. www.vetus.com

(advertentie)



YANMAR

Originele Yanmar onderdelen. Omdat kwaliteit telt!

Zuiger
Ontwikkeld naar de kwaliteitseisen van Yanmar R&D. Vanzelfsprekend.

Dynamo
De juiste dynamo voor elke motor. Zeker weten dat het werkt.

Service kit
Alle onderdelen bij elkaar in één set. Yanmar zorgt dat het klopt.

Impeller
Origineel ontworpen voor Yanmar-motoren. Probleemloos vervangen.

www.yanmar.eu

(advertentie)

Brandsma Vlet



**Nieuwbouw
Winterstalling
Verkoop occasions
Reparaties
Onderhoud
Refitts**

**Op alle goederen en
hellingen 10% korting.
Arbeidsloon uitgesloten**

www.brandsma-jachten.nl

Karakter op het Water



Eeltje Baasweg 6-8 8606 KA Sneek / T +31(0)515 42 50 00 / F +31(0)515 42 05 05 / E info@brandsma-jachten.nl

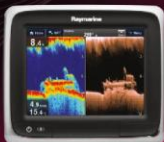
(advertentie)

MAAK HET UZELF MAKKELIJK
met aSerie voorzien van LightHouse™ II

aSerie

- **Compleet opnieuw vormgegeven** LightHouse™ II interface maakt het gebruik van onze aSerie nog makkelijker
- **Pinch-to-Zoom** en vloeiende touchscreenbediening
- **Nog efficiënter** door slimme bediening en nieuwe functies
- **Ontdek Visionality™** – op de met CHIRP DownVision™ uitgeruste a68 en a78 modellen
- **Netwerken** met elke andere LightHouse™ MFD

Ga voor meer informatie naar www.raymarine.nl



5.7" aSerie



Pinch-to-zoom



7" aSerie



INNOVATION • QUALITY • TRUST

Raymarine®