

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



WATERSPORTVERENIGING **FLEVO**



LANGSZIJ

JAARGANG 46
NUMMER 4
JUNI 2017





FLEVO INFO

Postadres: w.v. Flevo, Postbus 333, 3840 AH Harderwijk

Verenigingsgebouw	Contributie voor 2017	Havenmeester Havenkantoor
Jachthaven de Knar Knarweg 2-4-6 3846 AH Harderwijk tel. 0341-414542 website: www.wvflevo.nl e-mail: info@wvflevo.nl	Gezinslid € 78,70	Erry Sardyn tel. 0341 - 423271
	Lid € 56,00	
	Jeugdlid € 33,95	
	Entreekosten nieuwe leden € 28,95	

Postgiro van de w.v. Flevo IBAN: NL381INGB0001000473 voor Duitsland: BIC: INGBNL2A

Ere-leden

C. Verbaan †, J.W. Gründlehner, G. v. Harten †, A.M. Bijnen

Leden van verdienste:

T. Aartsen-Brink, P. Gerards †, N.Hagen, J. ten Hove †, J.M.P. Kersten, J.Th. Megens-Gunsing, A. Meijer-Brouwer, N.H.M. Sprik, A.C. Visch-Horeman, D. Visch

Bestuur

Voorzitter, p.r.	S.R. v.d. Heide	tel. 0341 - 420122
Secretaris	J.H. Oskam	tel. 0341 - 416771
Penningmeester & havenadministratie	A. Meijer-Brouwer	tel. 0341 - 456674
Clubhuiscommissaris	M. v.d. Vlies	tel. 06 15 08 75 11
Havencommissarissen	J. Duitman E.G. Aartsen (vice-voorzitter)	tel. 0341 - 417981 tel. 0341 - 425410
Commissaris Opleidingen	R. Sikkema	tel. 0341 - 560570
Bestuurslid algemeen	T.H. Sterken	tel. 0341 - 414199

Redactiecommissie

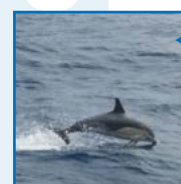
mevr. A. Meijer-Brouwer	tel. 0341 - 456674
mevr. M. Brielsman	tel. 0341 - 419957
Vormgeving Langsij	GraphFruits, Koen Hoffmann, tel. 06 53 66 61 64

Inleveren copy en advertenties voor het verenigingsblad Langsij:
Postbus 333, 3840 AH Harderwijk, redactie@wvflevo.nl

Langsij verschijnt vijfmaal per jaar en is het officieel orgaan van de Watersportvereniging Flevo opgericht 9 juli 1931 te Harderwijk en aangesloten bij het Watersportverbond onder nr. 89.

Jaargang 46
September 2017

LANGSIJ 4



Van de Voorzitter	4
Van de havencommissarissen	5
Reserveringsformulier winter 2017/2018 en zomer 2018	7
Van de zeilwedstrijdcommissie	10
Voor u gelezen: Kunst op straat	11
In Memoriam (5x)	9, 12 en 37
Jaarprogramma	12
Wat geweest is: Waddentocht 24 mei	14
Wat te doen als hij het niet doet?	17
Aaltjesdag 10 juni	19
Midzomernacht 24 juni	19
Wat komt: Zangavond van de Krasse Knarren	20
Motorbootweekend 16/17 september	20
Mosselavond 28 oktober	20
Verstandig zijn en de Annelou verkopen	22
Wist u dat	23
Al 50 jaar in de vaart	26
Lieve Knar vrienden...	27
Kunstwerk	30
Communicatie op het water/Wintercursus	31
Voor u gelezen: Gemaal Lovink	32
Tweede leven	33
Hanzesteden	33
Amsterdam Rijnkanaal	33
Kunst op straat	33
Vakantieperikelen	34
Wierprobleem	38
Flevokalender	38
Reis van de FastUs	39
Zij die de zee bevoeren	42

Foto omslag: Marjoleine Brielsman



Havens

Deze zomer hebben we 4 weken door Midden-Nederland gevaren en daarbij 14 havens aangedaan. Uiteraard hebben jachthavens vaak overeenkomsten, maar toch heeft iedere haven haar eigen kenmerken en sfeer. Het laatste is vaak een belangrijke factor bij de vraag of je nog eens in deze haven terug wilt komen. Een belangrijke sfeermaker is de havenmeester: hoe word je ontvangen en geholpen. Maar ook het clubhuis speelt een grote rol: openingstijden, terras, menukaart, bediening, enz. Het is dan fijn om regelmatig te horen: "Oh, u komt uit Harderwijk, daar ben ik ook geweest. Mooie haven, lekker en goedkoop eten in het clubhuis, goed geholpen door de havenmeester, goede wif, gratis fietsen ter beschikking, waar vind je dat nog!"

Niet alleen deze opmerkingen van passanten, maar ook mijn eigen ervaringen zeggen dat we als Flevo trots mogen zijn op onze haven en al degenen die onze gasten in de haven en het clubhuis ontvangen.

Zo rondtrekkend van stad naar stad is het altijd weer een beetje spannend, waar we terecht komen en of er plaats is. Over het laatste hoeft je je steeds minder druk te maken. Overal hoor je dat het rustig is op het water. Ook bij bruggen en sluizen is geen sprake van drukte. Al pratend met ander 'bootvolk' komt dan ook regelmatig de term 'vergrijzing' ter sprake. Dat is waarschijnlijk ook de verklaring, waarom er zoveel boten te koop liggen. Daar ligt een uitdaging, ook voor Flevo: hoe kunnen we meer jongeren enthousiast maken en houden voor de watersport.

Daarentegen komen er steeds meer sloepen en zie je hoe gemeenten en restauranten steeds meer voorzieningen maken om aanleggen in de stad of bij het restaurant mogelijk te maken. Ik denk dat ook in Harderwijk (Waterfront) het aantal sloepen de komende ja-

ren zal toenemen en niet iedereen kan z'n sloep voor de deur leggen. Dus, kom maar naar 'De Knar'!

Soms valt een haven ontzettend tegen en soms kom je onverwacht op een mooie plek. Op de kaart staan in Den Haag passantenhavens vlakbij het centrum ingetekend. Maar bij aankomst daar kregen we een heel slecht gevoel. Geen enkele andere boot, veel rotzooi op de kant. Snel omkeren en wegwezen. Misschien is er een plek in Leidschendam. Laat er nou net buiten Den Haag, bij Voorburg, nog een plek langs de kant vrij zijn. En dan lig je (en ook nog gratis!) naast het terras van een leuk restaurant, waar we 's avonds heerlijk hebben gegeten op een van de weinige avonden dat je nog lang buiten kon zitten.

Een andere aparte ervaring hadden we in de Sixhaven in Amsterdam. Met vies, regenachtig weer zo snel mogelijk van het IJ af en een haven zien te vinden. En ja, er was nog wel plaats in de Sixhaven. De haven binnen varende kom je dan in een soort trechter terecht en beland je uiteindelijk

aan twee palen aan de kopse kant van een box. Gelukkig wel met een vingersteiger tot het eind van de box, dus kunnen we nog wel van boord. Maar dan wel onder en over de landvasten van andere boten krui-
pen! Terug kan niet meer, want inmiddels hebben we achterburen gekregen. Wat er daar gebeurt: als de boxen vol zijn, worden de straatjes tussen de boxen vol gemaakt! De volgende ochtend wilden we graag op tijd uitvaren. Als de Duitse achterbuurman achteruit zou kunnen, dan zou er net genoeg ruimte ontstaan om achteruit weg te varen. Met behulp van veel hulpvaardige handen lukte het uiteindelijk om via een achterwaartse zigzag koers weg te komen.

Ondanks de vriendelijke havenmeester denk ik niet dat we hier nog eens terugkomen.

Ik hoop dat jullie allen een fijne vakantie hebben gehad en weer ongeschonden, met goede herinneringen in onze mooie thuishaven zijn teruggekeerd. Hopelijk krijgen we net als vorig jaar als toetje nog een fraaie nazomer. En dan wordt het bijna al weer tijd om met Erry een afspraak over het kranen te maken. Maar eerst nog even genieten van het varen door ons mooie kikkerlandje!!

Sieb van der Heide

VAN DE HAVEN COMMISSARISSEN



Beste Flevo leden,

Het vaarseizoen is nog steeds in volle gang. We mogen niet mopperen wat de wind betreft, soms te weinig, ook vaak te veel, maar hij was er wel! Het is u ongetwijfeld opgevallen dat er hier en daar wat borden zijn bijgekomen. Te beginnen bij de ingang van de jachthaven vindt u een sticker op de paal van 'Stichting SOS'. Het is helaas al een paar keer voorgekomen dat er een ambulance het haventerrein op moest komen. Gelukkig was er tijdig iemand die de speedgate kon openen. Om dit in de toekomst goed te kunnen waarborgen heeft Flevo zich aangesloten bij deze stichting. Er is een ontvanger in de kolom gebouwd zodat elke ambulance met een signaal de poort kan openen.

Voor de brandweer gaat dit helaas niet op omdat deze organisatie met een ander systeem werkt. In overleg met de brandweer Harderwijk is besloten een sleutelkastje te monteren met daarin een pas die toegang geeft tot de haven. Dit kastje is alleen door de brandweer te openen die in elk voertuig een sleutel heeft.

We zien regelmatig dat Flevoleden een voetganger of fietser met zijn pasje binnenlaat. Laat **nooit** een fietser of voetganger door de grote poort gaan, als u er achteraan rijdt kan er schade ontstaan. Dit is helaas al een paar keer voorgekomen met schade aan het motorvoertuig als gevolg. Op de speedgate staat duidelijk

aangegeven: **VERBODEN VOOR FIETSE EN VOETGANGERS**. Daar is nu de looppoort voor bedoeld. Ook achter een andere auto aanrijden kan schade opleveren. Als u een afspraak heeft met een monteur of u verwacht familie, gaat u zelf naar de poort om deze persoon binnen te laten, is het uw verantwoordelijkheid. Regelmatig wordt de havencommissaris gebeld, of hij de poort kan openen, omdat men het pasje is vergeten of er staan bezoekers die een afspraak hebben om een boot te bekijken. Daar is het telefoonnummer dat vermeld staat **NIET** voor bedoeld, het is alleen bedoeld voor leveranciers, in geval van calamiteiten en andere diensten.

Bij de waterkant op het strandje zijn 2 borden geplaatst met de tekst: **VERBODEN TE ZWEMMEN**. WAAROM? Het strandje behoort bij het jollenveld en moet vrije toegang geven aan alle strandboten. Ook voor de catamarans. Als deze boten voor de wind terug komen en er zijn zwemmers in het water kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. Overigens is dit al een keer gebeurd, en om de zwemmer te ontwijken is er schade gevaren. Dit willen we niet... dus DAAROM!! De gele ballen geven aan dat tot aan die lijn, gezien vanaf het strand, het water voor de 'zwemmers' is.

Misschien bent u nog helemaal in vakantie stemming maar wij als bestuur denken toch alweer aan het volgende seizoen. Dat betekent dat we in deze Langszij het reserveringsformulier voor de winterstalling 2017/2018 en de zomer 2018 als extra service nogmaals publiceren. U heeft

immers dit formulier ook al per post ontvangen. Hoe werkt het ook alweer???

Als volgt: U vult het reserveringsformulier in, geeft aan wat voor type boot u heeft, of u wel/ niet volgend seizoen uw box/ strandplaats weer wilt gebruiken en of u een bok van Flevo wilt huren. Let op!!!! Er bestaan nogal wat misverstanden over de reservering van een bok. U bent pas zeker van een bok als u een afspraak heeft gemaakt voor het kranen. Leden die geen vaste ligplaats in onze haven hebben en toch op de wal willen overwinteren, kunnen zoals bekend, pas vanaf **1 november** een kraan afspraak maken. In het water overwinteren is altijd mogelijk ongeacht of uw schip in de zomer bij Flevo ligt of elders.

De havencommissie heeft vorig voorjaar samen met alle leden die een ligplaats op het jollenveld huren, overleg gevoerd over de indeling die toen werd voorgesteld. Inmiddels zijn we 2 seizoenen verder en graag zouden we willen weten of het naar tevredenheid is. De commissie is daarom voornemens om eind september, begin oktober op een zaterdagochtend een inspraak morgen te organiseren. De juiste datum is nog niet bekend, maar zal vroegtijdig op de site vermeld worden.

Het seizoen is gelukkig nog niet helemaal voorbij, dus geniet er van zolang het nog kan.

De havencommissarissen Hans Duitman en Bert Aartsen.



Reserveringsformulier winter 2016/2017, zomerseizoen 2017

U heeft een reserveringsformulier voor de komende winter 2017 / 2018 en zomerseizoen 2018 ontvangen.

Ligt uw boot op het **strand** of **catamaranveld**?
Ook dan dient u het formulier ingevuld in te leveren.

Wilt u dat uw **boot in het water overwintert**?
Dan het reserveringsformulier ingevuld inleveren.

Wilt u dat uw **boot op de wal overwintert**?
Dan dient u na het inleveren van het reserveringsformulier een afspraak te maken met de havenmeester voor de dag en het tijdstip dat er gekraand kan worden. (U dient bij het kranen zelf aanwezig te zijn). Pas wanneer u een afspraak gemaakt heeft met de havenmeester is een bok voor u gereserveerd, maar let op: op is op!

Het gebruik van de hijskraan voor de mast of de boot, de bokhuur en het gebruik van de hogedrukreiniger dienen contant afgerekend te worden bij de havenmeester. De hijskosten zijn incl. het in het voorjaar van 2016 weer in het water laten van uw schip.

U kunt bij ons pinnen!

De kosten bedragen:

Kranen: € 4,15 per meter bootlengte
(b.v. boot 7,50 mtr, 8 x 2 x € 4,15 u betaalt € 66,40)

Mast strijken of plaatsen: € 18,30 per keer.

Mastenstalling: zalingen, windex en windmeter demonteren, verstaging en vallen langs de mast vastmaken. Voorlopig nog gratis.

Bokhuur: € 60,85

Afspuitkosten:

vaartuig tot 5 meter	€ 7,35
5 meter tot 7 meter	€ 10,30
7 meter tot 9 meter	€ 14,25
Boven de 9 meter	€ 18,45

Als u niet contant betaalt dan ontvangt u een acceptgirokaart en wordt er € 5,00 extra aan administratiekosten berekend. Reserveringsformulieren per **e-mail** verzonden worden **niet** in behandeling genomen!

Faxen kan wel, **fax nr.: 0341 - 41 96 86**

Wilt u volgend zomerseizoen 2016 weer een **ligplaats** in jachthaven De Knar dan moet u dat bevestigen door het inleveren van het ingevulde reserveringsformulier. **Ook als u op de wachtlijst staat dient u het reserveringsformulier voorzien van de juiste lengtemaat die nodig is in te leveren. Let op de lengtemaat 'overall' dat is incl. buitenboordmotor, davits, boegspriet e.d.**

Naam	Deze ruimte niet beschrijven!
Adres	
PC en woonplaats	
Telefoon thuis	
Telefoon werk	
Mobiel	
E-mail	
Bootnaam	
Huidige box/strandnr.	

1A U heeft een vaste lig-/strandplaats in De Knar ☐ Uiterlijk 31.10.2017 neem ik mijn vaartuig mee en meldt dat op de dag van vertrek bij de havenmeester ☐ Mijn vaartuig ligt dit winterseizoen in een box/op het strand (<i>in de nieuwe jachthaven!</i>) ☐ Dit winterseizoen wil ik een plaats op de wal Mijn schip is een ☐ zeilboot ☐ motorboot (aankruizen wat van toepassing is) ☐ Mast gaat er met het mastenkraantje af ☐ Mijn mast stal ik in het mastenrek ☐ Ik heb een eigen bok / trailer / kar ☐ Ik huur een bok van de haven Bijzonderheden: (b.v. Kimkieler, Lasplaats e.d.)	1B U heeft géén vaste ligplaats in De Knar ☐ Dit winterseizoen wil ik een plaats in het water ☐ Dit winterseizoen wil ik een plaats op het strand ☐ Dit winterseizoen wil ik een plaats op de wal Mijn schip is een ☐ zeilboot ☐ motorboot (aankruizen wat van toepassing is) ☐ Mast gaat er met het mastenkraantje af ☐ Mijn mast stal ik in het mastenrek ☐ Ik heb een eigen bok / trailer / kar ☐ Ik huur een bok van de haven
2 Ligplaats zomerseizoen 2018 (1.4.2018 – 31.10.2018) ☐ Mijn ligplaats in het water in de <i>nieuwe jachthaven</i> wil ik weer ☐ Mijn ligplaats op het strandje in de <i>nieuwe jachthaven</i> wil ik weer ☐ Ik sta op de wachtlijst en wil een ligplaats voor een boot met een <i>overall</i> lengte van meter Informeer mij zo snel mogelijk als er een plaats vrij komt	

De spelregels uit het havenreglement: ze gelden voor iedereen!!!

- Indien in het winterseizoen uw vaartuig niet in De Knar ligt, dient uw vaartuig de haven voor 1 november 2017 verlaten te hebben.
- Indien u wenst te kranen dient u een afspraak te maken met de havenmeester tussen 1 oktober en 1 november.
- Maakt u gebruik van een eigen trailer of kar dan dient deze op de dag van het uit het water halen te worden aangeleverd en op de dag van het in het water laten weer te worden verwijderd van het haventerrein.
- Wenst u slechts in de winter een plaats op de wal in De Knar, dan kunt u een afspraak maken na 1 november en kranen tot 1 december 2017. Wilt u een box in de winter dan kan deze vanaf 1 november worden ingenomen. In beide gevallen dient u de haven op 1 april 2018 verlaten te hebben. Is er plaats en wenst u langer te liggen dan betaalt u daarvoor het zomertarief in weken voor iedere aangevangen week.
- Een vaartuig dat op de wal staat dient voor 1 mei 2018 in het water te liggen. Indien het vaartuig na 1 mei nog op de wal staat wordt naast het liggeld € 100,- extra in rekening gebracht. (Initiatief en besluit AV).
- Het opzeggen van de ligplaats en/of het lidmaatschap dient schriftelijk te gebeuren via:
POSTBUS 333, 3840 AH Harderwijk of per mail: info@wvflevo.nl

Ondergetekende verklaart dit formulier gelezen te hebben en ernaar te zullen handelen.

Naam	Datum	Plaats
Handtekening		

Gerrit van Harten overleed op 18 augustus jl.

In zijn vele goede jaren was Gerrit van Harten een vriend van velen. Van heel veel leden van Flevo, waar hij tientallen jaren lid en vele jaren bestuurslid van was. Bestuurslid in de jaren dat wij de oude haven gingen beheren, pakweg 40 jaar geleden. Voordien was hij betrokken bij de bouw van het oude clubhuis en specifiek de staalconstructie ervan.

Hij werd havencommissaris en barstte van de technische ideeën. Die ook nog heel goed realiseerbaar waren en ook zijn uitgevoerd. Door hem, of met hem, of met zijn input werd het havenkantoor met een werkplaats, doucheruimten en wasserette uitgebreid. We kochten een hydraulische kraan via de relaties van Jan Vliek. De Micro, het bedrijf van Gerrit en Kees van Harten, bouwden voor ons een botenkar met hydraulische vijzels. Hij wordt nog steeds gebruikt en is onze reserve. Maar bij een botenkar horen bokken. Ze werden geleverd en toen wij het winterstallingsgeld hadden, betaalden wij pas de van Harten's. Het idee van de drijvende steigers was van Gerrit. Een 40-tal ligplaatsen erbij, waarvan de jaaropbrengst hoger was dan de totale kosten van de aanleg. Natuurlijk deden we alles zelf, vandaar deze prima investering.

De kraan, die we nu nog steeds gebruiken en vorig jaar geheel gereviseerd werd, was het geesteskind van Gerrit. De namen van de velen die eraan meewerkten staan op het gedenkplaatje. Ieder jaar leven er minder van dat lijstje, nu een kruisje bij Gerrit. Met Gerrit als Havencommissaris werd het woonhuis gebouwd, elektriciteit op de steigers gerealiseerd en wat eigenlijk niet.

En toen dreigde het Waterfront. Een grotendeels nieuw bestuur trad aan, waarin Gerrit weer zitting nam. Toen het op taxeren aankwam en de bepaling van het compensatiebedrag, telde alles mee wat we als vrijwilligers gerealiseerd hadden. De gebouwen en de uitbreiding ervan, de elektriciteit, kraan en noem maar op. Extra ligplaatsen die we met de drijvende steigers realiseerden en de bijna 20 die we op de kop van de haven er ook zelf bijgevoegde hadden. Tezamen werd dat een compensatiebedrag van € 3.400.000,- zodat we nog maar € 3.100.000,- zouden moeten bijbetalen. En daar was zeker de visie en inzet van Gerrit in belangrijke mate debet aan.

Gerrit van Harten kon de laatste jaren niet meer bij en op zijn boot komen. Jongste dochter Monique heeft deze boot, vroeger de 'Red Devil' genaamd, nu. Een paar weken geleden werd hij herdoopt in 'Gerrit'. De enkeling die er bij was, zag dat het zo goed was en dat Gerrit content was met de nieuwe naam 'Gerrit'. Gerrit, veel dank voor alles wat je voor de 'Flevo' hebt gedaan.

Gerrit, het ga je goed en vindt de rust die je verdient bij Ans.

Lino Bijnen

Laatste wedstrijd WAC 2017 en uitnodiging barbecue

Met nog 2 races op de Woensdagavond (nu wij dit schrijven) komt de laatste race nu echt weer in zicht. Op zondag 10 september is de 19^e en laatste race van de woensdagavond competitie. Zoals ieder jaar is de eerste start rond 14:00 uur en varen we ongeveer tot 16:00 uur. In een aantal klassen zal het nog spannend gaan worden wie zich kampioen 2017 mag noemen. De beste 10 resultaten gelden, zodat er na aftrek van mindere klasseringen nog behoorlijke verschuivingen kunnen optreden. Het is de bedoeling rond 17:30 de prijzen uit te reiken, tenzij er protesten zijn.

Naast de 'bekende' prijsuitreiking en het gezellige samenzijn, organiseren wij een barbecue met live muziek! Vorig jaar is het diner georganiseerd door onze collega's uit Zeewolde, dus dit jaar mogen wij het organiseren in ons prachtige nieuwe clubhuis! Wat ons betreft is dit een mooie afsluiting van een prachtig wedstrijdseizoen. Bovendien geeft de barbecue je als schipper de mogelijkheid om je bemanning te bedanken, maar ook om met de andere deelnemers van W.V. Zeewolde terug te kijken op een zeer geslaagd seizoen. Binnenkort verschijnt er op de website een inschrijfformulier waarop je kan aangeven met hoeveel

personen jullie bij de barbecue aanwezig zijn, na de inschrijving ontvang je een link om de betaling van €12,50 per persoon te voldoen.



Wij verheugen ons op een gezellige dag, tot 10 september!

Met vriendelijke groet,

Sebastiaan Geurtsen en Thijs Adegeest
Zeilwedstrijdcommissie W.V. Flevo

Wolderwijd Cup

Op zondag 1 oktober a.s. organiseren we ons afsluitende zeilevenement de Wolderwijd Cup.

Een 1-dags evenement dat helemaal los staat van de Woensdagavond Competitie en is voor iedereen met enige zeilervaring toegankelijk. Dit evenement is dan ook een heel mooie gelegenheid om (voor de eerste keer) een keer een wedstrijd te varen of (als WAC-deelnemer) een keer met bijvoorbeeld een spinnaker te varen.

Er wordt dit jaar gevaren voor een individueel klassement. Er wordt gestart in twee startgroepen voor drie klassen; open boten en outboard schepen (gecombineerd in 1 start) en inboard schepen. Voor deze wedstrijden wordt er gebruik gemaakt van het SW-handicap systeem.

Om voor de Wolderwijd Cup in aanmerking te komen zullen per deelnemende vereniging minimaal drie boten per klasse ingeschreven moeten zijn. De inschrijving staat open voor alle verenigingen die rond de Randmeren zijn gevestigd.

- **Datum:** zondag 1 oktober 2017
- **Locatie:** Wolderwijd
- **1e start:** 11.00 uur
- **3 – 4 races** (afhankelijk van het weer en de wind)
- **up- / downwind baan**
- **3 klassen;** inboard, outboard en open boten in 2 startgroepen
- **Prijsuitreiking** om ca. 17.30 uur

Na afloop is de prijsuitreiking en ruime gelegenheid om na te praten onder het genot van een drankje.

Voor niet leden van W.V. Zeewolde en W.V. Flevo zal inschrijfgeld van €10 (per deelnemend schip) verschuldigd zijn.

Het inschrijfformulier en de wedstrijd bepalingen zullen binnenkort op de website gepubliceerd worden.

Tot zondag 1 oktober!

Met vriendelijke groet,

Sebastiaan Geurtsen en Thijs Adegeest
Zeilwedstrijdcommissie W.V. Flevo

Voor u gelezen:

KUNST OP STRAAT

*Wanneer je een schip wilt gaan bouwen
breng dan geen mensen bijeen
om timmerhout te sjouwen
of te tekenen alleen.
Voorkom dat ze taken ontvangen
deel evenmin plannen mee
maar leer eerst mensen verlangen
naar de eindeloze zee!*

Antoine de Saint-Exupery, 1900-1944



JAARPROGRAMMA 2017

SEPTEMBER	10	Laatste WAC Zeilwedstrijd + prijsuitreiking.
	16/17	Motorbootweekend.
OKTOBER	1	Wolderwijd Cup.
	28	Sluitingsavond vaarseizoen Mosselavond.
NOVEMBER	25	Sinterklaasfeest. Aanvang 15.00 uur.
DECEMBER	8	Algemene Vergadering.

Voor de evenementen waar geen aanvang tijd bij staat, let u op de aankondigingen in de Langsij, op de website en op het swingbord bij het havenkantoor.

Vanaf 3 mei worden er iedere woensdagavond onderlinge zeilwedstrijden (WAC) georganiseerd samen met WSV Zeewolde.

Vanaf 7 september oefent ons mannenkoor de 'Krasse Knarren' iedere donderdagavond in de 'Kop van de Knar'.

Flevo op Twitter: [@wvflevo](https://twitter.com/wvflevo)

Follow us



In Memoriam

Op 24 mei is Peter Roelofsen overleden. Zijn gezondheid liet hem de laatste tijd in de steek. De tekst op de kaart:

"Als ik eens mijn ogen sluit en het leven vliedt eruit en men vraagt: Wat heb je met dit leven gedaan? Was het goed? Of was het matig? Was het vlot of was het statig? Och vergeef het mij dan maar, want ik heb mijn best gedaan."

Peter is 84 jaar geworden. Wij wensen Jennie en verdere familie veel sterkte toe.

In Memoriam

Een groot aantal jaren zorgde Hans de Greeff met zijn accordeon voor de muzikale omlijsting als Sinterklaas op bezoek kwam. Ook speelde hij bij de Krasse Knarren en de Hodge Podge.

De partner van Hans, kinderen en kleinkinderen hebben op 29 juni afscheid van Hans moeten nemen. Johannes Gerardus Emil de Greeff, zoals hij voluit heette, is 71 jaar geworden. Wij wensen de familie heel veel sterkte toe.

JANUARI	2017
wk 52	1 2 3 4 5
ma	2 9 16 23 30
di	3 10 17 24 31
wo	4 11 18 25
do	5 12 19 26
vr	6 13 20 27
za	7 14 21 28
zo	1 8 15 22 29

FEBRUARI	2017
wk 5	6 7 8 9
ma	6 13 20 27
di	7 14 21 28
wo	1 8 15 22
do	2 9 16 23
vr	3 10 17 24
za	4 11 18 25
zo	5 12 19 26

MAART	2017
wk 9	10 11 12 13
ma	6 13 20 27
di	7 14 21 28
wo	1 8 15 22 29
do	2 9 16 23 30
vr	3 10 17 24 31
za	4 11 18 25
zo	5 12 19 26

APRIL	2017
wk 13	14 15 16 17
ma	3 10 17 24
di	4 11 18 25
wo	5 12 19 26
do	6 13 20 27
vr	7 14 21 28
za	1 8 15 22 29
zo	2 9 16 23 30

MEI	2017
wk 18	19 20 21 22
ma	1 8 15 22 29
di	2 9 16 23 30
wo	3 10 17 24 31
do	4 11 18 25
vr	5 12 19 26
za	6 13 20 27
zo	7 14 21 28

JUNI	2017
wk 22	23 24 25 26
ma	5 12 19 26
di	6 13 20 27
wo	7 14 21 28
do	1 8 15 22 29
vr	2 9 16 23 30
za	3 10 17 24
zo	4 11 18 25

JULI	2017
wk 26	27 28 29 30 31
ma	3 10 17 24 31
di	4 11 18 25
wo	5 12 19 26
do	6 13 20 27
vr	7 14 21 28
za	1 8 15 22 29
zo	2 9 16 23 30

AUGUSTUS	2017
wk 31	32 33 34 35
ma	7 14 21 28
di	1 8 15 22 29
wo	2 9 16 23 30
do	3 10 17 24 31
vr	4 11 18 25
za	5 12 19 26
zo	6 13 20 27

SEPTEMBER	2017
wk 35	36 37 38 39
ma	4 11 18 25
di	5 12 19 26
wo	6 13 20 27
do	7 14 21 28
vr	1 8 15 22 29
za	2 9 16 23 30
zo	3 10 17 24

OKTOBER	2017
wk 39	40 41 42 43 44
ma	2 9 16 23 30
di	3 10 17 24 31
wo	4 11 18 25
do	5 12 19 26
vr	6 13 20 27
za	7 14 21 28
zo	1 8 15 22 29

NOVEMBER	2017
wk 44	45 46 47 48
ma	6 13 20 27
di	7 14 21 28
wo	1 8 15 22 29
do	2 9 16 23 30
vr	3 10 17 24
za	4 11 18 25
zo	5 12 19 26

DECEMBER	2017
wk 48	49 50 51 52
ma	4 11 18 25
di	5 12 19 26
wo	6 13 20 27
do	7 14 21 28
vr	1 8 15 22 29
za	2 9 16 23 30
zo	3 10 17 24 31

Feestdagen 2017

1 januari	Nieuwjaarsdag
14 april	Goede Vrijdag
16 april	1 ^{ste} paasdag
17 april	2 ^{de} paasdag
27 april	Koningsdag

5 mei	Bevrijdingsdag
14 mei	Moederdag
25 mei	Hemelvaartsdag
4 juni	1 ^{ste} pinksterdag
5 juni	2 ^{de} pinksterdag

18 juni	Vaderdag
5 december	Sinterklaas
25 december	1 ^{ste} kerstdag
26 december	2 ^{de} kerstdag
31 december	Oudejaarsdag

Waddentocht 2017



Het lijkt altijd zo simpel de organisatie van welk evenement dan ook. De grootste spelbreker is altijd HET WEER. Daar staat of valt alles mee. Vooral als er ook nog een BBQ geregeld is. Je kunt natuurlijk niet op het laatste moment zeggen dat we toch niet komen en er moeten ligplaatsen geregeld worden. Ook niet onbelangrijk.

Al een week voor de beoogde vertrekdatum wordt geregeld de website Windfinder bezocht. Op zondag, drie dagen voor vertrek, is de verwachting voor ons, de Helena Louise maar zeker voor de Bato Lotte, perfect. De zeilers zullen minder gelukkig zijn. Zowel windsterkte, gemiddeld 3 Bft, als windrichting veelal N-NW is zeker op de heenreis niet ideaal. En zoals zo vaak het geval is, heb je kans dat de wind draait zodat je op de terugreis ook weer wind uit de 'verkeerde' hoek hebt. Maar we zullen zien!

De Helena Louise en de Bato Lotte zijn, als ze woensdagochtend 24 mei om 07.45 uur uit de haven vertrekken, de hekkensluiters. Het digitale luchtruim wordt al vanaf maandag druk bezocht middels de app groep: Wadden. Berichten zijn vaak van het gehalte 'Praatje Pot'. De weersverwachting is weinig wind en hoe noordelijker wij komen hoe meer de sluierbewolking over zal gaan in bewolking.

Net voor de Elburgerbrug wordt de Buts voorbij gevaren. Vrijwel direct na het aanmelden van de brug krijgen wij rood/groen. Zou de brugwachter de vorige Langszij gelezen hebben? De piepjes van de app volgen elkaar in rap tempo op. Zo ben je wel, als je dat wilt, van alles op de hoogte. De Roggebotsluis staat open en met 5 Flevoschepen en 1 'vreemdeling' worden wij snel geschut en varen om 10.30 uur de sluis uit.

De Senang heeft zich al helemaal geprepareerd op de wedstrijd van vanavond: Ajax-Manchester.



Het deelnemersveld bestaat uit 16 zeilschepen en 4 (!) motorboten. Geweldig om met bijna 50 personen aan dit weekend deel te nemen. De windmolens bij Urk en op de dijk naar Lelystad zorgen vooralsnog niet voor veel energie. Ze draaien wel maar daar is ook alles mee gezegd. Het zicht is matig, dus geen toeristisch plaatje van Urk. Van Urk naar het punt van waar je stuurboord uit naar Stavoren gaat is het ongeveer 25 km. Een saai stuk, op een gegeven moment geen land te zien, grijs water, grijze lucht, waar af en toe de zon doorbreekt, die je dan wel weer direct voelt. De Centrale Meldpost IJsselmeer bevestigt de weersvoorspelling tot morgen met wat we al wisten.

Om 14.45 uur maken we vast aan de Ju-



bilado. Hier in Stavoren komt de overige bemanning van de Bato Lotte aan boord, t.w. moeder Aleida en de kinderen Tom, Lotte en Bart. De kinderen moesten deze ochtend nog naar school. Om de vaardag van morgen niet zo lang te maken, vertrekken de Helena Louise en de Bato Lotte om 17.00 uur, op weg naar Kornwerd. Eenmaal op het IJsselmeer valt het tegen. Er staat meer wind en golfslag dan de voorspelde NW 3-4 Bft. Het is eerder eind 4 begin 5 Bft. De schepen kunnen het hebben, maar de bemanning? Voor de Helena Louise is dit niet de eerste keer maar voor de Bato Lotte, een opgebouwde reddingssloep van 8.50 m. wel. Twee van de drie kinderen zijn aan boord bij de HL, Aleida en Tom gezellig bij pappa. De Bato Lotte rolt niet alleen van stuur- naar bakboord, maar ook nog eens van voor naar achter. Als we geschut zijn, de Lorentzsluis staat open, liggen we om 19.00 uur vast. Wij zijn niet de enigen die hier overnachten, zelfs de kade die bedoeld is voor de beroepsvaart, ligt vol. Aleida app't even dat wij er zijn en dat het een pittig tochtje was! De wedstrijd Ajax-Man-



chester leidt niet tot het zo vurig gewenste resultaat: verloren met 2-0. Koos kan de vlag als poetsdoek gebruiken.

Donderdag 25 mei, wind zoals voorspeld, zon zoals gevraagd, super! De Bato Lotte vaart door het Schuitemgat, de HL neemt de route zoals die de laatste jaren is. De BL wint met een kleine voorsprong. Voor vandaag niet echt spectaculair, maar dat heeft alles te maken met de stroom. Als we Terschelling binnenvaren komt de havenmeester ons al tegemoet. Voor Fleva en Lelystad is 1 vak gereserveerd.



De middag wordt doorgebracht op en bij de boot. De kinderen met knijper en spek om de krabben te verleiden. Dit lukt natuurlijk en later worden de krabben op de steiger losgelaten. Die kiezen direct het ruime sop. Om 18.00 uur zijn de 2 tenten opgezet, de BBQ is warm aan het worden, vlees, brood en salade staan klaar: het feest kan beginnen. Jan Boon zorgt voor de muzikale omlijsting, terwijl Michiel, Jan Willem en Hans zich opgeworpen hebben om te bakken en



te braden, KLASSE! Rond 22.00 uur gaan de meeste deelnemers naar hun boot, terwijl de echte jongelui nog even de kroeg induiken. Vrijdag gaat ieder zijns weegs. Fietsen, zonnen, naar het Wrakkenmuseum of gewoon lekker luieren aan boord. Om 17.00 uur of 15.30 uur (wat was het ook alweer Jack?) houden Nenna en Jack palaver. Voor een aantal deelnemers zit deze mini vakantie er nog niet op. Bofkonten!



Vandaag vindt ook de jaarlijkse sloepenrace Harlingen-Terschelling plaats. Het mooie weer zorgt er mede voor dat het op kade bij de finish heel druk is. Ongeveer 135 sloepen starten om ongeveer 13.00 uur vanuit Harlingen en de eersten komen na 3 uur roeien op Terschelling aan. Er wordt net als bij zeilwedstrijden met handcaps gewerkt. Daarbij zijn speciaal het soort roeispanten essentieel.

De Chouette, één van ons deelnemers, vertrekt deze middag en heeft een lekkere wind. Het werk wacht! De Silja vertrekt zaterdagochtend om 05.00 uur met laag water, terwijl een aantal andere schepen om 07.00 uur Terschelling verlaten. Het belooft weer een prachtige dag te worden. De Brandaris meldt om 07.30 uur dat de havens van Oudeschild, en die van Vlieland en Terschelling vol liggen.

De Jubilado fungeert nu echt als bezembboot. De Alcyone heeft brandstofproblemen en vindt het toch wel prettig de hulpdienst in de buurt te hebben. De wind ZO

5 Bft, afnemend. De Jubilado heeft een matroos aan boord gekregen en die roept de HL op met de vraag: "Hoe is het bij jullie aan boord?" De Bato Lotte luistert mee en alles is wel aan boord. Van Harlingen naar Kornwerd, in de Boontjes, passeren wij de Silja. De beslissing van Jan en Hans om twee uur eerder te vertrekken heeft zich uitbetaald. Het motorvermogen van de Silja is eigenlijk niet voldoende voor de stukken dat er tegen de stroom in gevaren moet worden. Om 11.00 uur liggen wij in de sluis en als we deze een uur later uitvaren komen we weer op het IJsselmeer en wat direct opvalt is dat het water niet helder is maar groen. De Centrale Meldpost deelt als bijzonderheid mee dat voor de Friesche Kust 750 zeilboten in diverse klassen deelnemen aan wedstrijden.



Om 14.00 uur meren de HL en de Bato Lotte af in Stavoren. Er is plaats gereserveerd aan de charter steiger. De Jubilado met de Alcyone op sleeptouw komen na een stressvolle tocht in de loop van de middag ook binnen. Er is niets vervelender dan dat je niet op je motor kunt vertrouwen. Net als wij volwassenen hebben de kinderen van de Bato Lotte het idee dat ze al een week vakantie hebben. DAT IS WAT VAREN MET JE DOET!

Zondag 28 mei nemen we hartelijk afscheid van John en Monique Tolhuisen van de FastUs die even zijn komen buurten. Zij gaan tweede Pinksterdag beginnen aan hun grote (vakantie) reis. Zij zullen ons op

de hoogte houden van hun belevenissen via de Langsij. Wij geven hen mee om altijd één handbreed water onder de boot te houden. De HL en de Bato Lotte worden uitgezwaaid door de achterblijvers die nog even tijd hebben.

Eenmaal op het IJsselmeer valt op dat er niet meer schepen op het water zijn. Na 4,5 uur kunnen we bijna direct de Roggebotsluis invaren. De gelegenheid voor Lotte en Bart om weer in te schepen op de Bato Lotte. Tom heeft zijn plekje op de Jubilado gevonden. In onze eigen jachthaven de

Knar kunnen de kinderen nog even lekker in de kom zwemmen. Een mooie afsluiting van een prima weekend.

Als er voor deze tocht prijzen uitgedeeld zouden worden, zou de eerste prijs voor de Equipe zijn: Jack en Nenna hartelijk dank voor de organisatie. De pechprijs zou gaan naar de Alcyone. Maar de tweede prijs zou zeker naar de bemanning van de Bato Lotte gaan. Zij waren er 'gewoon' bij met hun kinderen Tom, Lotte en Bart. Misschien volgend jaar meer schepen met kinderen?

Wat te doen als hij het niet doet?

De genoegens van een dieselmotor aan boord van een zeiljacht tijdens de Hemelvaartstocht naar Terschelling en terug.

Soms heb je hem nodig en dan is het toch prettig als hij het doet. Maar tegenwoordig wordt de diesel aan de pomp standaard gemengd met biodiesel en ik ben er met schade en schande achter gekomen dat je daarmee rekening moet houden. In de aanloop naar de sluis bij Kornwerderzand maakte de koffiemolen een pruttelend, haperend geluid en zei: "Doe het zelf maar." Net de plek waar je het niet kunt gebruiken, want onder invloed van wind en stroming dreef ik behoorlijk af. Ik hoefde geen anker te laten vallen, want gelukkig was Hillebrand in de buurt met de 'Jubilado' en hij kon direct sleepsteun leveren. Zonder al teveel kleerscheuren werd ik uiteindelijk afgeleverd in Stavoren, waar het welkomstcomité al stond te wachten.

Oorzaak was uiteraard algengroei in de diesel die de aanzuigleiding verstopte. Ik heb inmiddels wel meegekregen van vele anderen, dat ik niet de eerste en enige ben die dit is overkomen. Maar wat nu. Je kunt de tank laten leegzuigen en schoonmaken, maarja, op zaterdagmiddag om 16.00 uur in Stavoren bereik je niet veel meer en de

lokale benzineboer vroeg iets van €3,- per liter om de vervuilde diesel af te voeren.

Toen kreeg ik de suggestie om een tijdelijke noodtank te maken. Hans Meijer leverde een grote jerrycan met 25 liter diesel. Bij de lokale watersportwinkel kocht ik een nieuw brandstoffilter en 5 meter brandstofslang en terwijl de zon scheen, iedereen op de steiger bier cq witte wijn zat te tanken en vooral enigszins medelijdend richting mijn boot keek, zat ik in de motorruimte met een gemiddelde gevoelstemperatuur van 40 graden slangen los te halen en andere slangen aan te sluiten. Met behulp van een heet gemaakte pijpsleutel brandde ik een drietal gaten in de dop van de jerrycan. Aanzuigslang, retourleiding en ontluchtingsleiding werden geplaatst en aangesloten op de motor en met veel DUCT tape werd van alles vastgeplakt. En? Starten en lopen!

Deze noodtank heeft perfect gefunctioneerd. Gelukkig had de motor geen schade aan het injectiesysteem opgelopen. Met deze noodtank kon ik zonder enig probleem de reis voortzetten.

In Harderwijk is de tank alsnog leeggezo- gen, gereinigd en weer opnieuw gevuld met schone diesel en een gif drankje om algengroei te voorkomen.

Wat heb ik hiervan geleerd?

- Je kunt van dat soort gif spul in je tank gooien om algengroei te voorkomen, maar dat helpt niet om aanwezige algengroei op te lossen. Nu ga ik na iedere tankbeurt van dat spul in de tank gooien. Een paar druppels is al voldoende.
- Er zit een kraantje in de dieselleiding achteraan bovenop de tank.
- Met wat gezonde improvisatie, DUCT tape en wat hulp kom je een heel eind.



Op de foto de noodtank zoals die in de slaap- cabine stond.

Met hartelijke dank aan Hans, Hillebrand/ Bart van de 'Jubijado' en alle anderen die mij met vooral raad en een beetje daad hebben bijgestaan.

Rob Sikkema, a/ b zeiljacht Alcyone

Aaltjesdagen



In 1983 werd de eerste Aaltjesdag georgani- seerd door Dries van den Berg en Johannes Kok. Dit jaar werd dit evenement gehou- den op 7 t/m 11 juni. Tegelijkertijd werden de Botterwedstrijden gehouden. Bedrijven uit de regio sponsoren een Botter die dan bemand wordt door werknemers. Op vrij- dag werd de wedstrijd op het Wolderwijd georganiseerd, waarbij Flevo de wedstrijd- commissie en de Adriana leverde. Het was prachtig zeilweer, zeker voor de bidders die toch wel wat meer wind kunnen hebben.

Op zaterdag is er op vrijwel iedere plek in de binnenstad iets te beleven. Maar niet

alleen in de binnenstad, dit jaar werd er op het Strandeiland ook aandacht ge- vaagd voor in ieder geval de watersport- vereniging Flevo en de Kanovereniging. De instructeurs/trices moesten vol aan de bak. Er zijn ongeveer 50 kinderen ge- weest die een lesje hebben gekregen in de Optimist. Ouders kregen een Langs- zij waarin ook het aanmeldingsformulier voor zowel de zeilopleiding als 'Vriend van de Knar' zat. Cora Schuttelaar, ad- ministratrice voor de zeilopleiding, werd in de binnenstad gespot bij het uitdelen van flyers. Een mooie kans voor Flevo die goed benut is.



Even napraten over het midzomernachtfeest



Ik had eigenlijk niet zoveel zin om naar het midzomernachtfeest te gaan vanwege de ervaring van vorige feestavonden.

Maar wat schetst mijn verbazing, het was Zòòòò gezellig!! Chapeau.

Eerst de angst dat met zoveel inschrijvin- gen voor de BBQ en een slechte weers- voorspelling in het vooruitzicht het een klus zou worden om alles goed te laten verlopen. Het B & O team was druk in de weer om zeilen te spannen zodat ieder- een droog zou kunnen zitten. Zouden de heaters die geplaatst moesten worden het ook doen?? Spannend!!

En dan... eten! Vlees, stokbrood, sauzen en salades, alles stond er en iedereen was er. De sfeer zat er meteen in. "Wat regent het"?, niemand heeft er erg in gehad.

En jazeke, alles in Caribbbean stijl, de bediening in rieten rokjes en bloemen- slingers, de entourage met palmbomen en papagaaien, buiten limbodansen, kus-

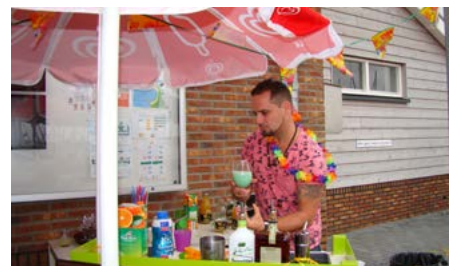
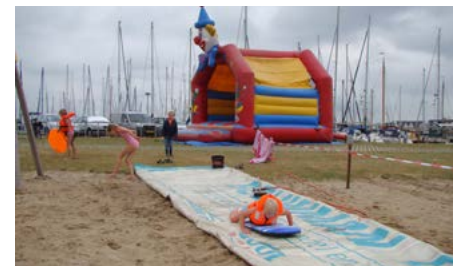
sengevecht op het water en niet te verge- ten de cocktailbar, met demonstratie sha- ken, voor elk wat wils! Heerlijk!!!

Intussen was BEN SCHUTTE gearriveerd en door het aanvragen van verzoeknum- mers was het de hele avond wèl naar ier- ders wens.

Ik moet eerlijk toegeven dat mijn sceptis- niet bevestigd is geworden. Ik heb een hele gezellige avond gehad en dat geldt zeker voor de andere aanwezigen bij mij aan de tafel.

Nadat Ben Schutte zijn optreden afsloot, nam Patrick het om 23.45 uur over, maar de gezelligheid bleef, en was het EEN ZEER GESLAAGDE AVOND en zeker voor herha- ling vatbaar.

Mieps Kranenburg



foto's: Marjoleine Brielsman

De Krasse Knarren



Deze maand beginnen de Krasse Knarren, ons havenkoor, weer met hun wekelijkse repetitie avond. Op de donderdagavond oefenen zij van 20.00 tot 22.00 uur in de Kop van de Knar. Interesse? Neem dan contact op met Will Engelmänn, tel. 0341-420323 of mail naar: willgea@solcon.nl

Ditzelfde telefoonnummer of email adres kunt u ook gebruiken als u de man/vrouw bent die accordeon/trekzak speelt en het havenkoor muzikaal wil gaan begeleiden.

Het Motorbootweekend, maar zeilboten zijn ook welkom!



Het komt er weer aan, in het weekend van 16/17 september wordt het motorbootweekend georganiseerd. We gaan deze keer weer een eindje wegvaren van Harderwijk, een nachtje overblijven in een andere haven, daar hebben we een programmaatje en gaan met elkaar in een clubhuis eten en... 's avonds daar nog gezellig wat drinken. Waar dat zal zijn horen jullie tijdens het palaver op vrijdagavond 15 september, om 20.00 uur in de 'Kop van de Knar'. Het belooft weer een geweldig weekend te worden en wij verzoeken jullie om het inschrijfformulier daarvoor in te vullen. De vragenlijst is wat uitgebreider dan gebruikelijk maar die gegevens hebben we nodig voor één van de programma onderdelen. We garanderen jullie dat, ondanks de wat uitgebreidere vra-

genlijst, het gebruik van de antwoorden de wet op de persoonsbescherming geen geweld zullen aandoen.

We kunnen ons voorstellen dat jullie branden van nieuwsgierigheid wat dat allemaal gaat worden en daarom verzoeken we jullie om je voor deelname op te geven middels het inschrijfformulier dat je op onze Flevo site kunt vinden, of middels een formulier dat verkrijgbaar is in de 'Kop van de Knar'. Maar pas op, want de inschrijving sluit op 11 september.

Vriendelijke groet van de commissie voorbereiding motorbootweekend 2017,

Arie, Afke, Patrick en Marleen



Mosselavond

Het is inmiddels traditie om aan het einde van het vaarseizoen de mosselavond te organiseren.

Op zaterdag 28 oktober kunt u als Flevolid komen genieten van een gezamenlijke maaltijd. Hoofdmenu zijn de gekookte

mosselen. Als u niet van mosselen houdt kunt u een gebakken vis krijgen. Dit jaar is de menulijst uitgebreid met spareribs.

Er wordt zoals altijd een heerlijk voorgerecht geserveerd, er is stokbrood en uiteraard sausjes.

De kosten zijn: mosselen € 12,50, vis € 8,- en spareribs € 10,- p.p. Voor drankjes is de bar geopend.

U begrijpt dat in verband met de inkoop u zich moet opgeven. Dit kan door het on-

derstaande formulier in te vullen, af te geven bij de havenmeester of bij de Kop van de Knar. Opsturen kan ook: Postbus 333 3840 AH Harderwijk en natuurlijk via de mail: penningmeester@wvflevo.nl

Naam _____

Adres _____

PC + woonplaats _____

Aantal personen voor mosselen _____

Aantal personen voor vis _____

Aantal personen voor spareribs _____



Verstandig zijn en de Annelou verkopen

2 jaar niet gevaren door lichamelijke ongemakken. Martine brak haar heup op een gunstige plaats zei de arts. Nu dat heeft ze geweten. Zelf 6 weken jicht gehad. En met anderen ook nog een beetje druk geweest met onze haven en de verhuizing ervan.

Door velen al niet meer verwacht, zijn Martine en ik weer begonnen met varen. Eerst maar een tochtje naar Elburg en daar overnachten. Mooi om alles te testen en kijken of het samen nog een beetje wil lukken. Dat laatste viel niet tegen, andere dingetjes wel. Had al aandacht aan de motor besteed; dynamo vervangen en de draadjes goed aangesloten. Dat was goed gelukt, maar een weekje later wilde de motor toch niet starten. De bendix was duidelijk het probleem en dat moest het gevolg zijn van 2 jaar stilliggen. Losmaken en smeren en in laten werken en dat probleem was ook al weer verholpen.

Wegvaren zou met het stuurwiel geen enkel probleem moeten zijn; geen wind en liggend aan de kop van steiger G. Maar het wilde maar niet lukken. Op geen wijze. Nergens tegenaan gevaren gelukkig en uiteindelijk lukte het toch nog. Zij die het gezien hebben en Martine zeker, dachten: "Hij kan niet (meer) varen".

En dan, na de Knar verlaten te hebben, gaat het met de helmstok verder. Geen enkel probleem, telefoontje en de brug bij Elburg ging open. Dan weer achter het stuurwiel en de Annelou wilde de sloot naar Elburg niet in. Martine aan de helmstok en een rondje draaiend en ik onderin gedoken. En eureka, ik had het gevonden. Vergeten hoe innovatief de Winga 87 (Googlen en Youtube met die naam) was ontworpen. Je kunt de helmstok onafhankelijk van het stuurwiel gebruiken, maar niet omgekeerd. Wil je de Annelou bedienen met het stuurwiel dan is een koppeling met de helmstok en dus het roer nodig. En dat kan gewoon door een hendel om te zetten. Stond alle jaren in deze

stand en dat gaf nooit problemen. Maar kennelijk is bij onderhoud de hendel in de verkeerde stand gekomen. En plotseling kon Lino weer varen. Bijna als vanouds.

Na een nachtje gingen we een weekje en langer weg. Deden we als motorboot en dat is ons eigenlijk goed bevallen. Heel goed. Geen grote uitdagingen aangegaan, maar gewoon kijken of we het nog leuk vonden en misschien wel onmogelijkheden die we tegen zouden komen. De grootste beperking is, dat we ouder zijn geworden en minder flexibel. Laag is te laag en hoog te hoog. Over de railing stappen is voor één van ons een acrobatische toer en voor de ander nog gewoon een kunstje. Daar waar we vroeger overal af konden stappen is nu een drijvende steiger een crime. Maar met een 'kontje' bij Martine lukt het altijd wel.

Het zet je toch aan het denken en het lijkt ons logisch om de Annelou, een Winga 87, te verkopen en een motorboot die in een 10 meter ligplaats past, te kopen. Natuurlijk is een motorsailer van dat is de Winga immers, een aangename kruising tussen een motorboot en zeilboot. Voor een dergelijk schip is een sw-cijfer van 108 ook niet echt slecht. Zeilen kan ie dus en de motor doet het perfect.

Zo, daarmee is iedereen voorlopig gerustgesteld die dacht dat Martine en ik geheel voor de watersport verloren waren. Dat is voorlopig niet waar. En wie een voor ons passende motorboot weet, weet ons te vinden. Net als diegene voor wie juist de Annelou ideaal lijkt.

Lino Bijnen

TE KOOP AANGEBODEN:

Mijn kanjerachtig zeilende

WING 7.20 b.j. 1987

Scheepsnaam: Challenger
Te bezichtigen Steiger A boxnr. 15
Inlichtingen: tel.nr. 06 13-18 43 39

Mooi en goed onderhouden zeilboot.

Merk Ronautica van 2007, 26 ft.
Ligplaats jachthaven de Knar
steiger F box 299. Voor informatie, Lammert Hofstede
Tel. 06 51 22 23 15



Wist u dat:

- er watersporters zijn, misschien wel Flevoleden, die het makkelijker vinden om hun 'grote boodschap' boven de afvoerput in de douche te doen, dan in het toilet?
- dit voor de mensen die onze sanitaire ruimten schoonhouden een smerig werkje is om de putjes uit te scheppen?
- hier misschien ook wel de uitdrukking 'putjesschepper' vandaan komt?
- deze watersporters dit vast niet thuis doen?
- het voor de havenmeester nog steeds heel belangrijk is als hij weet dat u weg bent en tot wanneer?
- uw box verhuurd kan worden aan een passant?
- Flevo al 110 'Vrienden' van de Knar heeft?
- er in het St. Jansdal Ziekenhuis twee grote foto's hangen van 'onze' band Hodge Podge en het koor 'de Krasse Knarren'?
- die foto's, gemaakt door Marjoleine B., daar hangen omdat er een grote expositie is met het thema: "Met het oog op ouderen"?

- die tentoonstelling is georganiseerd door de 60-jarige fotoclub De Iris uit Harderwijk?
- deze tentoonstelling tot 1 oktober 2017 in de gangen op de eerste verdieping naar de poliklinieken Cardiologie e.a. te bewonderen is?
- er in de hal van de Kop van de Knar steeds meer 'vergeten' kledingstukken liggen?
- deze eind van dit seizoen in een kledingbak voor een goed doel gedeponeerd zullen worden?
- als u dus iets mist van een jack, pet of shirt, u dit z.s.m. mee moet nemen omdat het anders verdwenen is?
- het dagblad de Stentor op woensdag 16 augustus ons Kunstwerk breeduit in de krant heeft geplaatst?
- wij nu ook een gezicht hebben bij de ontwerper?
- wij veel complimenten krijgen over onze haven, de havenmeester en de overige voorzieningen?
- wij daar best een beetje trots op zijn?
- wij voor de kinderspeelhoek een legotafel en stoeltjes gekregen hebben van de familie Fluit?

W.V. FLEVO LEDENKORTING

Onze collectieve verzekering voor leden van “oude” Zeil- en Roei- verenigingen, is in Loosdrecht zodanig succesvol ontvangen, dat wij alle leden van de Watersportvereniging Flevo ook dezelfde collectieve verzekering aanbieden. Dit omdat de w.v. Flevo ook alles in het werk stelt voor een optimale organisatie voor uw passie: de watersport. Wij vertrouwen erop dat u met onze absolute bodempremie in combinatie met een top dekking nog meer plezier krijgt in het varen met uw boot. Als registermakelaar in assurantiën is Gipon BV een vertrouwde naam in verzekeringen.

W.V. FLEVO LEDENVOORDELEN

- Bodempremies* van Gipon BV voor alle leden van de w.v. Flevo.
- WA + Casco uitgebreid of de top dekking met een veel ruimere eigen gebrek regeling en bij schade geen aftrek nieuw voor oud.
- Dekking is van kracht binnen alle Europese binnenwateren, plus 10 mijl uit de kust
- Een eigen risico voor casco schade van € 250 per gebeurtenis en € 500 tijdens wedstrijden
- Voor vaartuigen boven € 100.000 geldt een eigen risico voor casco schade van 0,25% over de verzekerde casco waarde
- Dit collectief geldt voor een open- / gesloten zeilboot, sloep, toerboot, klassiek jacht, motorkruiser, motorzeiler.



Alle overige boten (bijvoorbeeld: zelfbouw, bouw in afwijkende materialen (carbon) kunnen worden verzekerd op basis van individuele tarifiering (natuurlijk rekening houdende met uw lidmaatschap van de w.v. Flevo)

W.V. FLEVO BODEMPREMIES VAN GIPON

WA + Casco uitgebreide dekking (zie staffel)

WA + Casco top dekking (zie staffel +10% toeslag)

Nieuwwaarde** vaartuig	Jaarpremie	Nieuwwaarde** vaartuig	Jaarpremie
< € 15.000	€ 82	€ 60.000 t/m € 65.000	€ 264
€ 15.000 t/m € 20.000	€ 104	€ 65.000 t/m € 70.000	€ 280
€ 20.000 t/m € 25.000	€ 121	€ 70.000 t/m € 75.000	€ 297
€ 25.000 t/m € 30.000	€ 137	€ 75.000 t/m € 80.000	€ 313
€ 30.000 t/m € 35.000	€ 159	€ 80.000 t/m € 85.000	€ 330
€ 35.000 t/m € 40.000	€ 176	€ 85.000 t/m € 90.000	€ 346
€ 40.000 t/m € 45.000	€ 192	€ 90.000 t/m € 95.000	€ 363
€ 45.000 t/m € 50.000	€ 214	€ 95.000 t/m € 100.000	€ 379
€ 50.000 t/m € 55.000	€ 231	Boven € 100.000	€ 379 plus € 11 per € 5.000
€ 55.000 t/m € 60.000	€ 247	Boven € 1.000.000	individuele tarifiering

* Indien aan u in de laatste drie jaar meer dan 1 schade is uitgekeerd; vindt individuele tarifiering plaats

** Indien geen nieuwwaarde bekend is dan is de premie op aanvraag verkrijgbaar.

Alle hierboven genoemde premies (wijzigingen voorbehouden) zijn excl. assurantiebelasting en poliskosten.



Gipon BV

Amaliaalaan 41-H - 3743 KE BAARN - Tel. 035-5417171

www.gipon.nl - info@gipon.nl



Al 50 jaar in de vaart

De Vrijheid van Pieper – V 1404 ‘Z’n Maat’ – is dit jaar 50 jaar oud. De datum van de eerste meetbrief is 10 mei 1967. De boot ligt in box 434 in jachthaven de Knar en heeft nog een geldige meetbrief.

Vrijheid 1404 is de derde en laatste Vrijheid die Pa Pieper heeft gebouwd. Pa Pieper was bestuurslid van W.V. Flevo van 1956 – 1970. De boot is gebouwd in de winter van 1966-1967 in de werkplaats van Albert den Herder aan de Wilhelminalaan in Harderwijk, waar in dezelfde periode Bert den Herder de Vrijheid 1405 heeft gebouwd.

In 1977 heb ik de boot gekocht van mijn vader. Op de kwitantie heeft hij geschreven ‘zonder recht op verhaal voor verborgen gebreken’, naar zijn zeggen om de billijke prijs te rechtvaardigen. Pa en Ma Piep hebben ook daarna nog regelmatig met de boot gezeild en Pa Piep heeft mij vaak geholpen met onderhoud en reparaties. Zo hebben wij in 1996 de boot helemaal kaal gehaald. De laatste keer dat ik samen met Pa Piep in deze Vrijheid heb gezeild was in augustus 2000. Hij was toen 87 jaar oud.

Vrijheid 1404 is altijd nog een natte boot en kan (en moet) dus het hele seizoen in het water liggen.



's Winters heb ik de boot binnen in een onverwarmde garage. Als de boot in het voorjaar te water gaat moet die dichttrekken, wat meestal zo'n 24 uur duurt.

In 2007 heb ik de constructie van de boot onder de mast verzwaaard. Dit is nodig omdat de krachten hier met de moderne zeilen veel groter zijn. Zoals de klasse voorschriften nu toestaan heb ik spant 7 en het mastspoor verzwaaard.

Enkele jaren geleden heb ik er een fok bij laten maken, zodat ik ook met windkracht 4 – 5 de boot goed kan varen met mijn 70 jaren en 65 kilo.

De Vrijheid is een fijn zeilende open zeilboot. De uitdaging is om de boot (en mijzelf) nog wat jaartjes in de vaart te houden.

Willem Pieper



Lieve Knar vrienden,

Op 1 juli was het zo ver: ons vertrek! Vanaf de Knar zijn we vertrokken, uitgezwaaid door vrienden, familie en een enkel verdwaald Knarlid. Het was een gure dag dus we begrijpen het echt wel. Ondertussen zijn we 6 weken verder en liggen we in Spanje! Ik zie een zandstrand, een boulevard met palmbomen en een mooi glooiend landschap: de perfecte omgeving voor ons zeilschip. Het doet ons goed hier te zijn, want het hier komen ging niet zonder slag of stoot...

5,5 week eerder...

Vol goede moed vertrekken we vanaf de Knar richting IJsselooog. We hebben bedacht daar ons anker uit te gooien, terwijl we onze tranen wegvegen van het afscheid nemen en de laatste rotzooi aan boord opruimen. We zijn tevreden en het voelt goed eindelijk onderweg te zijn. Natuurlijk zijn het gemengde gevoelens, want (tijdelijk) afscheid nemen is altijd een lastig iets, in ieder geval voor mij (Heidi). IJsselooog is prachtig (aanrader om te ankeren) en we genieten van een zonnetje en onze eerste maaltijd aan boord. Vakantie! Reizen! De dag erna vertrekken we met een goed windje en zeilen we naar Lelystad, we willen het zeilen een beetje opbouwen dus gooien we na een klein aantal uren opnieuw ons anker uit. Na een goede nachtrust vertrekken we

richting Almere en dan gebeurt er iets onverwachts: terwijl we een manoeuvre uitvoeren om onze overboord gegleden kiteboardjes op te halen, scheurt ons grootzeil. Midden op het Markermeer met windkracht 6! Wat een anticlimax, we hadden het zeil voor vertrek nog wel laten controleren en verstevigen. We besluiten naar George Kniest te varen en ons zeil daar in de buurt door een goede zeilmaker te laten repareren. Door een bliksem inslag op de Knar (waar vast meer van jullie schade van hebben gehad) is onze stuurautomaat ook kapot, dus die laten we ook maar gelijk maken bij Raymarine. Er komt een verzekeringsexpert aan boord die alles bekijkt. Van het zeil krijgen we helaas niets meer vergoed, het was gewoon te oud. Goed dat het nu gebeurt en niet in de Golf van Biskaje. Het wachten op de



reparatie aan een ander grootzeil, dat we nog hadden liggen (een veel betere), duurt twee weken. Zo ben je weg en zo lig je op een half uurtje rijden van huis twee weken te wachten. Gemengde gevoelens maar wel tijd om de laatste dingen in orde te maken.

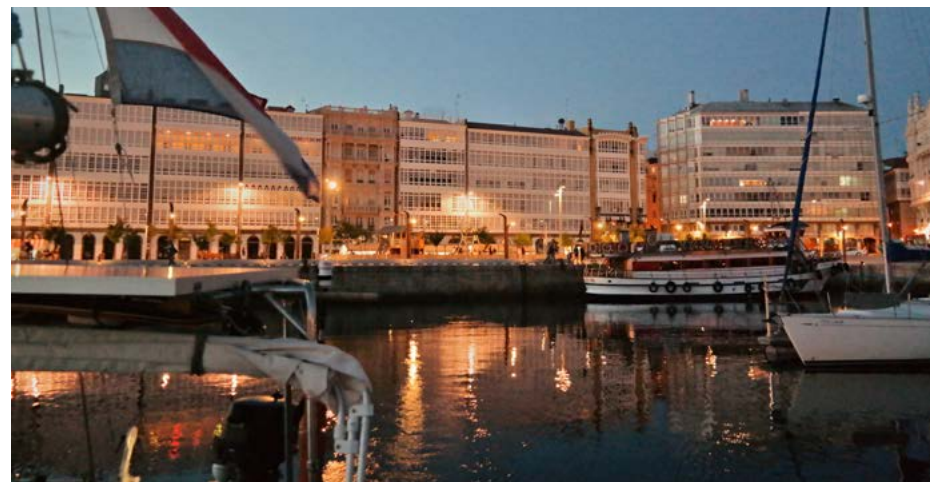
Na twee weken is het zover, we gooien de trossen los en kunnen eindelijk verder! Via een kleine jachthaven in de buurt van Spaarnwoude (aan het Noordzeekanaal) gaan we naar Beverwijk. Hier wachten we op de goede wind en voor we het weten is het zover, we kunnen de zee op! Marjolein (zij vaart samen met Hermen een aantal maanden met ons mee) is goed zeeziek en ik moet erg wennen aan de hoge golven. Ik ben nog helemaal geen zeezeiler en de golven bij IJmuiden kunnen best flink zijn. De rest van de tocht verloopt echter prima en na een paar uur zeilen schuiven we soepeltjes aan in de haven van Scheveningen. We vervolgen onze tocht via Neeltje Jans naar Oostende (wat een leuke stad!) en door naar Calais. Vanaf Calais hebben we de juiste wind om naar Cherbourg te zeilen, maar ik ben nog niet klaar voor een nacht doorzeilen. Ik weet dat het er een keer van moet komen, maar nu gewoon nog niet! Tom begrijpt het en we besluiten al kusthoppend verder te gaan: Boulogne Sur Mer, Dieppe, St. Valery en Caux... En dan is het toch zover, de havens hier zijn duur en we willen graag zo snel mogelijk de Golf over. Ik ben klaar voor onze eerste nacht doorzeilen. Marjolein en Hermen reizen even een paar dagen via het land, verder richting Cherbourg (twee getrouwde stellen op een schip van 37ft, soms heb je je ruimte gewoon even nodig!) dus Tom en ik maken ons klaar voor een tocht van ongeveer 24 uur. Vlak na ons vertrek uit de haven van St. Valery word ik zeeziek en zit



er maar 1 ding op: plat liggen op de bank. Als je eenmaal zeeziek bent is het al te laat voor een pilletje. Tom zeilt de hele nacht in z'n eentje door, zonder klagen, wat een held! Natuurlijk weet ik dat er genoeg solo zeilers zijn die dat ook doen, maar dat is een hele bewuste keuze. Anyway, we komen aan in Cherbourg en gooien daar opnieuw ons anker uit. We hebben geen tijd om de stad te verkennen want we zitten met een deadline: we moeten onze vlog bij het blad Zeilen inleveren, die moet 2 dagen later namelijk online. Samen werken we de hele dag aan ons filmpje en een dag later sturen we deze naar Zeilen, de reacties zijn leuk en om een goed beeld te krijgen van onze reis zeker de moeite van het bekijken waard (www.sailingshalom.com). We kijken naar de wind en zien dat deze perfect is om ons naar de Kanaaleilanden te brengen. We contacteren Marjolein en Hermen die ondertussen al liftend in Cherbourg zijn aangekomen en zo vertrekken we de avonds erna richting Alderney. Op Alderney moeten we vanwege te harde wind 6 dagen wachten voor we verder kunnen, maar dat is geen probleem: wat een heerlijk eiland! We genieten van de natuur, nieuwe mensen die we ontmoeten, een goede douche, rondfietsen, uit eten, het voelt net alsof we op vakantie zijn.

Sidenote: van te voren dachten we een lange vakantie tegemoet te gaan maar dat is dit niet, dagen op een wilde zee zijn soms afzien, er moet veel geklust worden wat meer kost dan we hadden ingecalculeerd en met vier mensen aan boord is het 'werken' om

er constant met elkaar uit te komen. Eigen leerdoelen (zoals bij mij angst overwinnen) daargelaten. Niet om te klagen, maar het is echt niet alleen maar fun, er zijn hoogtepunten maar ook zeker dieptepunten.



Na 6 dagen moeten we afscheid nemen van het eiland en de mensen, we hadden er zo nog een paar weken kunnen blijven, maar we zien een goed 'weather window'. We zeilen in 30 uur naar Camaret Sur Mer waar we diezelfde dag nog boodschappen inslaan en uitrusten. Een dag later steken we dan eindelijk de Golf van Biskaje over. Qua weer hadden we het niet beter kunnen treffen, voldoende wind om een gedeelte te kunnen zeilen, maar niet teveel, dus geen ruige zee. We zien dolfijnen en walvissen en zijn onder de indruk van de natuur. Vlak voor aankomst trekt de wind wat aan en worden we de laatste 40 mijl de juiste kant opgeblazen en surfen we over de golven. Na een tocht van 61 uur worden we aan land gespuugd bij La Coruna.

En daar zit ik nu, kijkend over een mooie baai. Ondertussen voel ik me steeds meer een echte zeezeiler (wat dat dan ook mag inhouden) en ben ik trots op wat we tot nu toe hebben bereikt. De komende dagen rusten we uit en gaan we genieten van deze prachtige stad. Wat we daarna

gaan doen? Dat kunnen jullie in ons volgende verslag lezen!

Liefs Tom en Heidi

PS: je kunt ons volgen via facebook (Sailing Shalom), Instagram (Sailing Shalom), onze website (www.sailingshalom.com) en ons eigen youtube kanaal (abonneren!!)

PS2: nog een keer sorry voor de overlast waar we misschien de laatste dagen in de Knar voor hebben gezorgd...

PS3: bedankt voor de adviezen en tips die we van een aantal van jullie voor ons vertrek hebben gehad. En natuurlijk niet te vergeten: Ad, bedankt voor alles waar je ons mee hebt geholpen, we hebben er erg veel profijt van!

PS4: ondertussen is ons pendulumblad van de windvaan afgebroken en dat brengt weer 800 euro aan kosten met zich mee. Als iemand nog een windvaanstuurinrichting heeft die niet gebruikt wordt horen we dat graag.

Het Kunstwerk

Nu de kunstwerken zijn geplaatst is het misschien geen slecht idee om nogmaals uit te leggen wat de symboliek is.



Als eerste: de afbeelding van water/golven, mag natuurlijk niet ontbreken voor een haven, tevens heeft het de beweeglijkheid en herkenbare vorm. Deze is ook goed terug te zien in het uiteindelijk ontwerp.



Als tweede: de oude foto van Harderwijk, de rechte, strakke contourlijnen van de 'vroegere' Harderwijker muur. Bekend bij velen.



Als derde: de vlag van Harderwijk. Gevormd door de middelste banen die herkenbaar zijn als kantelen. Deze mogen absoluut niet ontbreken in het geheel.



Als vierde en laatste afbeelding: de luchtfoto van Jachthaven de Knar. Hier zijn de contouren en de lijnen van de Haven erg goed zichtbaar. Wat er goed uitspringt, is de vorm van het strand. Gevormd in een halve maan, dit maakt de haven van bovenaf 'uniek'.

Dit is de uitleg van de ontwerper van ons kunstwerk: Tristan Sio van het bedrijf Texline ReclameCentrum Harderwijk. Het materiaal is Cortenstaal en uitgevoerd door het bedrijf Staal&ZO uit Harderwijk.



Het Kunstwerk is aan de watersportvereniging Flevo geschenken bij de opening van Jachthaven de Knar en het 85-jarig bestaan van de vereniging in 2016 door Boskalis, Koopmans TBI bouw en Sychroon. Een mini uitvoering van dit kunstwerk zien we bij de ingang van onze haven.

Het zal duidelijk zijn dat niet iedereen dit kunstwerk mooi vindt. De opmerking: wanneer wordt het geschilderd is een veel gehoorde. Maar niet alleen Harderwijk kent veel toepassingen van Cortenstaal, ook in andere steden en dorpen is dit een veel toegepast materiaal.

Het bestuur bedankt namens alle Flevoleden Boskalis, Koopmans TBI bouw en Sychroon voor dit mooie cadeau.

Antje Meijer-Brouwer

foto's:
MB



Communicatie op het water

Een marifoon is een zend- en ontvangapparaat voor maritieme communicatie. Via de marifoon legt u contact met andere schepen en met walstations, zoals bruggen, sluizen, verkeersposten of de kustwacht. Zowel op zee als op de binnenwateren. Goed marifoongebruik draagt bij aan de veiligheid op het water.

Veiliger varen

Een marifoon is niet verplicht aan boord van een klein schip. Het is wel raadzaam een marifoon te gebruiken. U ontvangt dan berichten, hoort wat andere schippers melden en kunt zelf contact leggen. Dat komt de veiligheid ten goede, zeker in gebieden met beroepsvaart. Als u een marifoon aan boord hebt, moet u een bedieningscertificaat bezitten en bent u verplicht om uit te luisteren. Op de binnenwateren waaronder ook het IJsselmeer en de Waddenzee, zet u de marifoon in principe op kanaal 10. Op zee op kanaal 16. Schakel regelmatig over op een nautisch informatiekanaal (bijvoorbeeld VHF 1 van de Centrale Meldpost IJsselmeer) voor weerberichten en mededelingen voor de scheepvaart.



Waarom een marifoon?

- De marifoon is belangrijk voor het contact met de verkeersbegeleiders, bruggen en sluiswachters.
- Door het uitluisteren van de marifoon weet u wat er in uw omgeving gebeurt,

welke schepen er in de buurt zijn en welke manoeuvres zij maken. Met dergelijke informatie kunt u veilig navigeren.

- U ontvangt eenvoudig veiligheidsberichten aan boord, zoals weersverwachtingen, stormwaarschuwingen en scheepvaartberichten.
- Uw noodoproep via de marifoon wordt gehoord door iedereen die in uw omgeving uitluistert.

Wintercursussen

Ook de komende winter worden er weer lessen gegeven in het verenigingsgebouw van WV Flevo.

- Vaarbewijs I en II
- Marifonie basis en Marcom-B
- Theoretische Kustnavigatie

Iedere cursus is onder voorbehoud van voldoende deelnemers.

De lessen worden gegeven op maandag of dinsdagavond van 19.30 tot 22.00 uur. We beginnen de tweede week van januari 2018.

Het vaarbewijs is verplicht als je met een boot wil varen die langer is dan 14,99m of die sneller kan dan 20 km per uur. In het buitenland heb je vaak voor het huren van alle type boten een vaarbewijs nodig.

Marifonie

Het gebruik van een marifoon maakt het varen op zee of IJsselmeer en op de kleinere binnen wateren/rivieren een stuk veiliger.

Wil je bij bepaalde bruggen met veel moeite de aanmeldknop bereiken of roep je even op met je marifoon? Een certificaat is verplicht wanneer je een marifoon wilt gebruiken.

Theoretische Kustnavigatie is een 'must' voor zeilers op zee (en ook motorbootvaarders die de zee op gaan). Je leert veel over navigeren en getijde, maar ook over het weer, veiligheid aan boord en de werking van navigatie apparatuur die wel of niet aan boord is. Na deze cursus ben je

Voor u gelezen:

Het Gemaal Lovink met de bijzondere 'muurschildering' staat al vanaf 1957 aan de rand van de Flevopolder. Vanaf mei dit jaar heeft dit gemaal een opknabbeurt ondergaan. Waterschap Zuiderzeeland laat de dakbedekking en de raampartijen vervangen. Ook de betonnen onderdelen en steensmuren worden hersteld. Het gemaal pompt overtollig water vanuit de Flevopolder naar het Veluwemeer zodat de polder droge voeten houdt.

Waterschap Zuiderzeeland wil nu de pompen aansluiten op zonne-energie. Daarmee wordt het de eerste Nederlandse 'primaire waterkering' op duurzame energie. In 2018 komt er in de landtong bij de dijk een veld vol zonnepanelen. Het park wordt ongeveer 2.000 vierkante meter groot, maar wekt niet genoeg energie op om het gemaal volledig van stroom te voorzien. In 2050 moet de norm van volledig klimaat- en energieneutraal waterschap bereikt zijn. Ook windenergie



in staat om ook koersen uit te zetten en peilingen te maken als de apparatuur een keer niet werkt...

Op **dinsdag 14 november a.s.** is er een voorlichtingsavond in het verenigingsgebouw van WV Flevo Om 20.00 uur. Je kunt dan ook al inschrijven.

Nadere informatie:

Meindert de Jong

Email: meindertdejong@kpnplanet.nl

Tel. 0341-553881 06-22205370

behoort tot de mogelijkheden, maar die koppeling vraagt om meer studie. Om energie te besparen wordt het gebouw van Gemaal Lovink voorzien van nieuwe dubbele beglazing.

Tegelijkertijd wordt geprobeerd dit monumentale gebouw zoveel mogelijk in originele staat terug te brengen dan wel te behouden.

Het gemaal is vernoemd naar Herman Lovink, een voormalig Tweede Kamerlid voor de CHU. Hij was in de jaren vijftig als bestuurder betrokken bij het droogleggen van de Zuiderzeepolders. Sinds 2010 is het gebouw een rijksmonument, het eerste in de gemeente Dronten. Het is een ontwerp van Dirk Roosenburg. Opvallend: zijn zoon maakte indertijd voor de zijgevel een imposant reliëf met daarop een boer en een visser.

AMB



Plezierjachtjes worden oeverbescherming

In de provincie Flevoland is een bijzondere samenwerking tot stand gekomen tussen waterschap Zuiderzeeland, de hogeschool Windesheim, Reimert Bouw en Infrastructuur en Compoworld. Samen maken zij van oude polyester boten damwanden voor oeverbescherming. Sinds juni worden oude plezierboten, gerecycled, geplaatst als oeverbescherming bij de Beatrixsluis in Almere.

Een aantal voordelen: meestal zijn de

Hanzesteden werken samen voor grotere waterkwaliteit

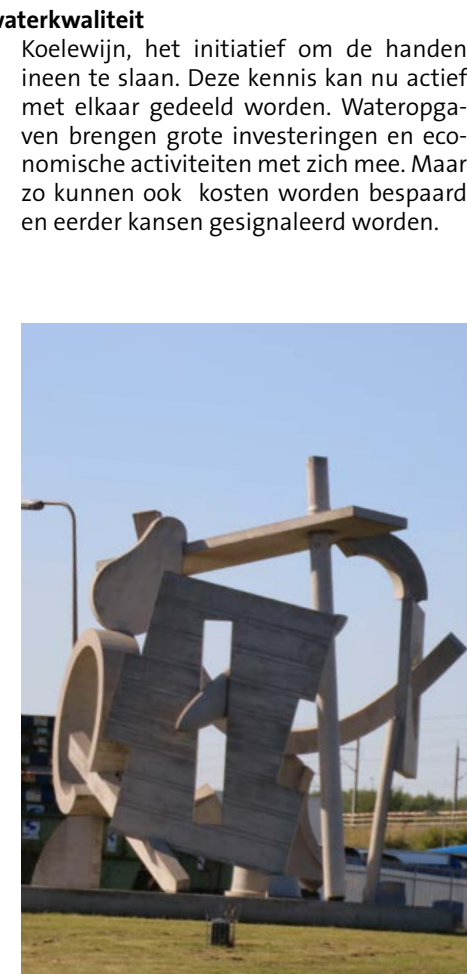
Op vrijdag 16 juni j.l. tekenden meer dan twintig Hanzesteden het Charter of Kampen. Al eeuwen verbindt water de Hanzesteden. Water heeft welvaart gebracht, maar kan natuurlijk ook dreiging geven. Omdat veel steden zelf al bezig waren met waterveiligheid en klimaatadaptatie, nam de burgemeester van Kampen, Bort

Het Amsterdam-Rijnkanaal bestaat 65 jaar

Het drukst bevaren kanaal van de wereld bestaat 65 jaar. De route bestond al eeuwen, maar 65 jaar geleden werd er een bredere en betere vaarroute van gemaakt. Op 21 mei 1952 voer het koninklijk jacht de 'Piet Hein' door de sluis bij Tiel. Zo opende koningin Juliana officieel het ARK, en nam Prins Bernhard tegelijkertijd 'Zijn' Bernhardsluis in gebruik.

Het 72 km. lang ARK verbindt het IJ in Amsterdam met de Waal bij Tiel en vormt zo de verbinding tussen Nederland en het Ruhrgebied in Duitsland. In 1892 werd het Merwedekanaal al in gebruik genomen. Toen dit in 1931 door echt teveel schepen bevaren werd, werd het plan Mussert in gang gezet. Door de crisis en de oorlog was het ARK pas in 1952 klaar. Tussen 1965 en 1981 is het kanaal verbreed tot 100 à 120 meter en aangepast aan de schaalvergroting van de scheepvaart. Vierbaksdwvaart was vanaf 1981 mogelijk.

damwanden van tropisch hardhout. Door het gebruik van afgedankte polyester boten wordt afval een waardevolle en bruikbare grondstof. Daarbij gaat deze duurzame oeverbescherming naar verwachting veel langer mee dan houten oeverbescherming. Goed voor het milieu dus. De onderzoekers van Hogeschool Windesheim zochten en vonden een oplossing om het materiaal te hergebruiken als nieuwe, sterke damwanden voor oeverbescherming.



Vakantieperikelen

Zoals iedere winter worden plannen gemaakt voor de aankomende zomer. Waar gaat de bootreis naartoe? Gaan we richting noord, zuid of gaan we richting het oosten? Omdat het niet nodig is om plaats te bespreken kunnen plannen nog ieder moment gewijzigd worden. Dat gebeurde bij ons dit zomerseizoen.

Het plan was om naar het zuiden te gaan en Straatsburg te bezoeken. Waarom Straatsburg? Er was geen echte reden voor, het schijnt een mooie stad te zijn en op de terugweg via de Rijn zouden we o.a. langs de Lorelei komen. Een nieuwe bestemming, een gedeeltelijk nieuwe route.

We waren al heel snel in Namen België. Een dag voor we daar kwamen hoorden we dat na Verdun, dat op onze route ligt, de sluizen niet meer werkten vanwege gebrek aan water. Er is een mogelijkheid om via Rheims te varen, maar dat betekende een heel grote omweg en het gevaar dat ook in die regio watergebrek op zou treden met alle gevolgen van dien.

Bij Namen besloten we om Straatsburg te laten voor wat het is en dan maar over de Sambre via Charleroi, Brussel en Antwerpen naar Zeeland te varen.

Zeeland heeft volgens de statistieken de meeste zonuren, maar wij hebben ervaren dat het ook daar weleens anders kan zijn. Twee en een halve week na ons vertrek pak ik de draad op als we op maandag 3 juli uit Zierikzee vertrekken op weg naar Numansdorp, gelegen t.o. Willemstad. Van hieruit nemen we voor ons een niet zo'n logische route: wij gaan via het Spui en de Oude Maas naar Rotterdam. Zo kom je Rotterdam eens van een andere kant binnen varen. Althans dat is het plan.

Nog wel even twee memorabele momenten in België. Van Charleroi naar Brussel krijg je diverse sluizen. Maar er is één heel bijzondere, nl. het Hellend Vlak. Deze sluis overbrugt een hoogteverschil van 70 meter. Dat

kan natuurlijk niet in één keer in een conventionele sluis. Bij het Hellend Vlak vaar je een bak in. De deur gaat achter je dicht en je gaat met bak en al omlaag of omhoog. Er bestaan van dit soort 'sluizen' waar je rechtstandig omhoog of omlaag gaat, deze bak gaat geleidelijker alsof je een berg afdaalt. Als je beneden komt gaat de deur open en varen maar weer.



Op de Schelde, varende bijna in Antwerpen, krijgen we bezoek van de politie. Er wordt netjes gevraagd of de man aan boord mag komen. Nadat hij papieren heeft gecontroleerd is zijn laatste vraag, waarbij hijzelf wel moet lachen: "Heeft u ook peddels aan boord?" Nu hadden wij dit al gehoord van onze vriend Kees v.d. Hilst. De Belgische wet schrijft voor dat je peddels aan boord moet hebben. De politieman zegt er gelijk bij dat hij dit ook niet snapt, want wat moet ook de politieboot met peddels? Wij hebben er dus inderdaad één aan boord, maar niet om de Helena Louise mee voort te bewegen. De agent is tevreden en wenst ons nog een prettige vakantie.

Na het vertrek uit Zierikzee overnachten we niet in Numansdorp, maar achter het remmingwerk bij de Volkeraksluis. Dinsdag

gaan we bakboord uit. Het is zeer rustig op het Haringvliet, zowel met de wind als wel met de overige vaart. Het Spui is een mooie rivier die door het landschap meandert. Op de Oude Maas hebben we even stroom tegen, maar later op de Maas hebben we de stroom nog een beetje mee. Een vaardag om in te lijsten.



Wat is Rotterdam een prachtige stad om zo binnen te varen. De diverse havens waar je langs vaart zoals de fruithaven, de containerhaven enz. Even later de prachtige hoogbouw en niet te vergeten toch ook hier en daar een oud gebouw zoals het vroegere kantoor van de Holland Amerika Lijn. Dan zijn we al voorbij de s.s. Rotterdam, een stukje vergane glorie maar goed passend in het beeld van nu, en niet te vergeten de Euromast.



We varen aan bakboord het Boerengat in om zo in de Erfgoedhavens te komen. Daar komen we voor de tweede maal deze vakantie de Jubilado van Hillebrand en Rita tegen. Ook nu weer brengen we even een gezellig

uurtje met elkaar door. Hillebrand en Rita gaan de volgende dag verder, wij blijven een dagje in Rotterdam en bezoeken het Scheepvaart Museum en natuurlijk de Markthallen, waar je in de 'Kelder' een grote AH vindt. De kubuswoningen die hier gebouwd zijn naar een ontwerp van Piet Blom zijn een foto waard. De havenmeester van deze haven is er één van veel woorden. De anekdotes over zijn 'meissie' die brugwachter/sluiswachter is zijn het aanhoren meer dan waard. Ook de verhalen over zijn museumschip, een oud binnenvaartschip, waar hij op woont, vullen zomaar een half uur.

Donderdag bunkeren we eerst even brandstof, voor we via de Maas, de Noord, de Beneden Merwede, de Boven Merwede, stuurboord uitgaan de Afdamde Maas op. Dan gaat het motoralarm. Oorzaak: een ventilatieriem die aan gort is. Om een lang verhaal kort te maken: dat er veel aardige mensen zijn is nu maar weer eens bewezen. De DIRECTEUR van de Elling Werf zorgt ervoor dat hij hoogst persoonlijk de volgende ochtend om 07.30 uur met een nieuwe riem op de kade staat. Als er ooit nog een volgend schip zou komen zou dit natuurlijk een Elling worden!!!



De problemen zijn opgelost, en vrijdag meren we na een uurtje varen af in Heusden. Wat een leuk stadje. Het mooie weer zorgt ook voor een echt vakantiegevoel. Een beetje lezen, luieren en er is zomaar weer een dag voorbij. Wij zijn nog nooit in deze omgeving geweest, maar het is zeker de moeite waard.

Brede rivieren, mooie uitzichten en reuring van binnenvaartschepen afgewisseld met recreatievaarders.

Zaterdag is het niet zover naar 's Hertogenbosch. Veel over gehoord, ook nog nooit bezocht. Er is deze zaterdag markt en niet zo'n kleintje ook. Een aantal straten met aan twee zijden kramen met veel groente en fruit, vis, kleding en meer van wat je zoal op de markt vindt. Zondag krijgen we bezoek van mijn zus en maken een rondvaart. We kiezen het meest slechte bedrijf uit horen we later van de havenmeester. Deze toer hadden we ook met de Helena Louise kunnen maken. We houden dus nog iets tegoed.

Maandag wordt weer een vaardag. Het is warm maar met de ramen open is het heerlijk varen. We gaan de Maas af tot het Maas-Waalkanaal. Als we deze invaren kruisen we het op de kaartplotter het lijntje van de heenreis. Dit rondje is gemaakt ondanks dat het in het geheel niet de bedoeling was. Als we afmeren in de passantenhaven van Nijmegen is het inmiddels bewolkt en vallen er af en toe wat regendruppels. Hier in Nijmegen wordt alles in gereedheid gebracht voor de Nijmeegse Vierdaagse die na het komende weekend begint.



Dinsdag blijven we een dagje in Nijmegen. Een gezellige binnenstad en een zo goed als droge dag. Dat is woensdag anders. Tot aan een uur of drie doet het niet anders dan regenen. Het blijkt ook de natste 12 juli in 17 jaar te zijn. In Doesburg aangekomen is

het voor de middenstand in Doesburg een trieste dag. Allerlei kramen waarvan er een aantal nog staan te wachten op verkopers. Wel is er muziek, een steltfietser en nog enige publiektrekkers. Als het een beetje droog wordt, komt er ook wat meer publiek naar het centrum, maar dan is de dag bijna voorbij.

Na Doesburg is Deventer het volgende reisdoel. Daar krijgen we de tweeling Lotte en Bart aan boord. Van Deventer gaat het naar Hattem. In de verkoopshaven krijgen we een mooi plekje. Het stadje is leuk om even doorheen te lopen. De tweeling wil perse zwemmen. Bij deze regenachtige en koelere dag lokt dat in het geheel niet, maar oké, Lotte en Bart nemen een frisse duik. Na afloop is de warme douche van opa toch wel heel lekker!

De volgende dag is het beter weer. In Kampen wijst havenmeester Arnold ons een plek. Havenmeester Wiebe is nog steeds niet aan het werk, heel jammer voor hem en de passanten, alhoewel Arnold het prima doet. Hier in Kampen is het wisseldag. Lotte en Bart worden opgehaald, terwijl oudere broer Tom bij ons aan boord blijft voor de laatste paar vakantiedagen.

Zondag is het bewolkt, terwijl het af en toe een beetje motregent. We varen naar Urk en er is plaats genoeg om af te meren. De zon probeert er af en toe door te komen. Zoals bekend is het op Urk heel rustig op zondag, je ziet geen havenmeester, die overigens de volgende ochtend om 08.00 uur aanklopt.

Maandagochtend is het gewoon weer een zomerse dag en is het einde van de vakantie in zicht. Na nog een overnachting in het altijd gezellige Elburg, arriveren wij dinsdag in de thuishaven in Harderwijk. Bijna vijf weken geleden vertrokken wij en nu na 54 sluiten, 131 vaaruren en 1.237 km. is het goed weer thuis te zijn.

AMB

Wat Jerry Willemsen voor Flevo betekend heeft.

Hij overleed op 30 juli 2017 en is 78 jaar oud geworden.

Flevo had een afgekeurd schoolgebouw gekregen, dat op Jachthaven de Knar mocht worden geplaatst. Na een paar jaar was het zelfs voor ons niet meer echt bruikbaar en Cor Beemsterboer maakte op de achterkant van een sigarendoos een calculatie. "Voor 100.000,- gulden moet het kunnen", meende Cor. Dat we dat bedrag bij lange na niet hadden was geen probleem voor hem. "We beginnen met de bouw en als het geld op is, stoppen we. Als we het zo niet doen, wordt het geld toch aan andere dingen besteedt", was zijn Noord-Hollandse nuchterheid.

Zo gezegd en aanvankelijk niet zo gedaan. Cees van Rooijen, Bart van der Meulen en Hans Duitman waren verantwoordelijk voor het ontwerp. Maar echt af kwam dat niet en in ieder geval werd met dat ontwerp geen toestemming aangevraagd of verleend. Jerry Willemsen was projectontwikkelaar bij Wessels en pakte de draad gewoon op en schetste het ontwerp, dat via een lid, Jan Homsma, bij de gemeente Harderwijk kwam, waar Jan toevallig actief was op bouwzaken. En daar verscheen de vergunning, dankzij de inspanningen van Jerry.

En er werd aansluitend met de bouw begonnen en het resultaat mocht er wezen en het gebouw heeft jarenlang prima zijn diensten bewezen. De bouw was overigens ook het begin van het B&O -team, het Bouw & Onderhouds-

team, dat thans de naam Beheer & Onderhoudsteam heeft.

Tot het moment dat we te horen kregen, dat we moesten verkassen voor het Waterfront van Harderwijk, was het jarenlang een prima verenigingsonderkomen. Mede dankzij Jerry tot stand gekomen. Daar werden wij met onze haven-pachtovereenkomst natuurlijk voor gecompenseerd door de gemeente. En het aantrekkelijke compensatiebedrag, door een onafhankelijk bedrijf bepaald, was mede opgebouwd uit het onroerend goed dat wij in bezit hadden. En dat begon met het clubhuis.

Netty, kinderen en kleinkinderen wensen wij sterkte toe in deze moeilijke tijden. En we danken Jerry voor zijn inzet toen!

Lino

In Memoriam

We kregen bericht dat Jan Baljeu op 22 juli is overleden. Jan verdiende zijn sporen bij de Christelijke Harmonie Crescendo Ermelo. Er werd in de advertentie speciaal gememoreerd aan het optreden bij 'zijn' Watersportvereniging Flevo. Dat was ter gelegenheid van ons jubileumfeest. Wij wensen zijn familie veel sterkte toe.

Wierprobleem

Zoals inmiddels niet meer over het hoofd te zien is het wierprobleem. Niet alleen bij ons op het Wolderwijd, maar ook op het IJsselmeer/Markermeer en verder op de Randmeren en binnenwateren. Het is natuurlijk prachtig dat het water zo schoon is dat het zonlicht tot op de bodem kan schijnen, maar de groei van waterplanten en dan speciaal het fonteinkruid is zo onderhand een zo'n groot probleem dat de veiligheid van watersporters en zwemmers in het geding komt. En dat kan toch nooit de bedoeling geweest zijn. Wordt er wel wat aan gedaan?

Op 2 juli werd gestart met het maaien van waterplanten in de Randmeren. Het Veluwemeer was het eerst aan de beurt.

Veluwemeer. Er is op het Veluwemeer 5 hectare meer gemaaid dan aanvankelijk gepland was. Dit omdat erin de strook tussen het gat van Calduran en de vaargeul meer fonteinkruid stond dan verwacht. Er is een oefengebied van totaal 22 ha gemaaid voor het (jeugd)zeilen ter hoogte van de strandcamping van Molecaten en de Reddingsbrigade Veluwemeer. Ook de havenkommen van de eilanden Ral en Pierland zijn uitgemaaid. Maaien bij eiland de Kluut en de snelvaarbaan bij Harderwijk was voor het eerst in jaren niet nodig.

Wolderwijd. Op donderdag 6 en vrijdag 7 juli werden er op het Wolderwijd de eerste 12 hectares gemaaid, onder andere door de doorgang van de Bolhaven naar het Wolderwijd. Dit met positief verraste gebruikers als resultaat. Het maaien op het Wolderwijd werd voortgezet waarbij de uitvaartroute van de Reddingsbrigade Zeewolde voorrang had. Vervolgens kwamen het oefengebied jeugdzeilen bij Harderwijk en het vergroten van het wedstrijdgebied aan de beurt.

Op 11 juli vond er een ludieke actie plaats. Bij Marina Muiderzand zetten vertegenwoordigers van het Watersportverbond, HISWA Vereniging, Sportvisserij Nederland en het Platform Waterrecreatie een tiental brasems uit om aandacht te vragen voor de overlast van fonteinkruid op het IJmeer.



FLEVO KALENDER 2018

Natuurlijk is de redactie alweer bezig met de Flevo kalender voor het komende jaar. Zoals gebruikelijk moeten daar weer foto's in komen. Het is de bedoeling dat het plaatjes moeten zijn van het gebied rondom onze jachthaven en het gebied tussen de Elburgerbrug en de Nijkerkersluis.

Voorwaarde is dat het 'liggende' foto's moeten zijn. Kijk kritisch naar uw eigen foto: is deze scherp genoeg om te kunnen vergroten tot kalenderformaat. U kunt uw bijdrage mailen naar redactie@wvflevo.nl Als uw inzending geplaatst wordt zal eeuwige roem uw deel zijn.

Met onze FastUs de Golf van Biskaje voorbij

deel 3

Op 5 juni zijn we aan het einde van de middag door ouders, kinderen, familie en (zeil) vrienden uitgezwaaid vanuit de Houtribhaven in Lelystad. We zeilen naar Volendam. De start begint onstuimig we liggen met 10bft op de windmeter verwaaid in Volendam. De eerste zomerstorm in Nederland is een feit.

Omdat het vanuit het zuidwesten hard blijft waaien kiezen we ervoor om de staande mastroute via Haarlem naar Zeeland te doen. Nederland en de weergoden laten ons niet zomaar gaan. Na een stremming bij de eerste brug in Haarlem is ook in Alphen a/d de Rijn een brug even gestremd. Daarna blijkt ook de uitweg via de Roompot niet te gaan lukken dus varen we via Hansweert en de Westerschelde om zo Nederland verlaten. De bemanning van de FastUs laat zich niet tegenhouden. Wij gaan in ieder geval naar de zon.

De zon laat zich de eerste weken van zijn goede kant zien helaas blijft de wind tot aan Dieppe in Frankrijk west tot zuidwest staan. Het plan om via de zuidkust van Engeland te gaan hebben we daarom maar

bijgesteld. Ook de hoeveelheid wind is de eerste dagen meer dan voorspeld waardoor we een paar keer onze tocht hebben ingekort en snel een tussenliggende haven hebben opgezocht.

Via de Kanaaleilanden Alderney en Guernsey zijn we naar noord Bretagne gezeild. Hier begint voor ons een nieuw zeilgebied. We gaan de rivier de Trieux op naar Lézardrieux. Hier vanuit zijn we west richting Brest gezeild. Nog steeds is de wind west tot noordwest en de zeilpakken moeten nog steeds aan. De zomer laat nog op zich wachten. Met weinig wind varen we naar Brest om een paar dagen in Camaret door te brengen. De zomer lijkt nu toch begonnen. Camaret is een Frans dorpje in zuid Bretagne. Hier zijn veel kunstgaleries en op de haven staat een burcht met een kerk. Er





liggen een aantal vissersschepen op de kant die langzaam vergaan.

Als het er naar uitziet dat het oversteken van de Biskaje voorlopig niet gunstig is zakken we verder langs de kust af naar het zuiden. De rivier Odet is bijzonder. Hier ankeren we op een idyllisch plekje vlak voor de rivier te ondiep wordt voor onze boot. Even ervoor zit ook nog een hidden creek welke we met de rubberboot verkennen. We bezoeken Concarneau en daarna gaan we nog tot Ile Le Groix waar we samen met de Fransen quatorze Juillet vierden. Er wordt hier niet zuinig met vuurwerk gedaan en in een volle kom met meerdere boten voor en achter aan een mooring is het een gezellige boel tot laat in de avond.

Twee dagen later lijkt er een weergaetje te zijn om over te steken naar Spanje. We willen naar Ria de Viviers oversteken omdat boven Coruna, volgens de Gribfiles, al een volle week heel veel wind lijkt te staan willen we niet te ver naar het westen varen. Helaas krijgen we na een mooie zeildag, 's nachts te maken met een warrige zee, met golven die van meerdere kanten lijken te komen. Slapen binnen in de boot wil niet echt dus dan maar in de kuip om beurten rust pakken. De 2e dag komt de wind ook niet tot rust en we besluiten om onze koers nog verder naar het oosten te verleggen. 's Nachts, alleen op het voorzeil, liggen we op koers naar Gijon. Na een weerbericht via de marifoon dat de wind 's morgens zal afzwakken houden we deze koers aan. Bij zonsop-

komst neemt de wind inderdaad af en als we Gijon eind van de ochtend naderen is de wind weg en komen we zelfs in de mist terecht. Bij land is de mist ineens verdwenen en lopen we op de motor Gijon binnen. Een grote haven met een flinke marina. We leggen aan en gaan eerst even slapen na 2 lange dagen en nachten op zee. Als we Gijon gaan bekijken is dit een grote stad met flinke stranden en een mooie boulevard. Er staan ook diverse oude gebouwen aan mooie ruime pleinen.

Het weer in Noord Spanje is divers, soms warm en grijs, dan zonnig en nog warmer en dan weer een dag regen of eigenlijk drizzle. We moeten geduld hebben om met een gunstige zee en wind verder naar het westen te gaan. Daar komen we in de eerste Ria's. 'Ria Ribadea' en 'Ria Viveira' waar na we in A Coruna (Galisisch) of La Coruna (Spaans) aanleggen. We ontmoeten steeds meer Nederlanders die voor langere tijd onderweg zijn of gaan. In Coruna verblijven we een week ivm de wind om dan zuidelijker te gaan en de Ria's te verkennen.

We zijn nu 2 maanden onderweg en hebben inmiddels ruim 1500 mijl afgelegd en alle weertypen wel gehad. De Ria's van Spanje onder Finisterre zijn verrassend en het weer is hier aangenaam warm. Veel ankerplekjes en verrassende dorpjes. We hebben met de trein Santiago de Compostela bezocht. Er zijn kleine dorpen en grote steden met veel vooral Spaanse toeristen. Er zijn diverse stranden, groot en klein. Helaas is het water wel wat koud om in te zwemmen. Even met de voetjes er in dat is al wel lekker. 's Nachts koelt het ook aangenaam af.

De komende tijd gaan we verder naar het zuiden langs de Portugese kust.

Ps: Antje vroeg waar onze bootnaam vandaan komt. We hebben een Sunfast en FastUs is latijn voor "onze trots" Dit vonden we dus wel toepasselijk.

Naast het verslag in Langszij zijn we ook te volgen op onze blog:
FastUsopreis.blogspot.com

John en Monique Tolhuisen



Nedlloyd Manila

Van ms. Amstelsluis naar Nedlloyd Manila

Ik kreeg een oproep voor de Amstelsluis, één van de vier general purpose schepen die wij van een werf overnamen. De Griek die deze schepen had besteld was waarschijnlijk failliet. Schepen gebouwd in Canada, in het Frans sprekende gedeelte en sommige apparatuur was ook Frans, inclusief de instructieboeken.



De Amstelsluis zoals het schip heette toen ik in Singapore aan boord stapte.

Het schip

Het schip was gebouwd voor algemene lading, niet echt vriendelijk voor containers. De kranen waren hydraulisch en de vier kranen voor de accommodatie konden in twin werken, dan bedien je in één kraan beide kranen, die dan synchroon draaien waardoor je zwaardere lasten kunt hijsen. De accommodatie was best gezellig. De poorten waren typisch Canadees, klein en met een spijl door midden gedeeld, het bovenste deel kon open. De bar was

gezellig maar verder valt er weinig over te vertellen.

De machinekamer

In de machinekamer stond een medium speed motor. Een 14 cilinder V-motor MAN, 1000 pk per cilinder. Voor de technici onder ons, de Master Piston zat direct met de drijfstaag op de krukas maar de slave piston zat op de masterdrijfstaag met een pen. Een idee uit de vliegtuig stermotoren.

Wij noemden deze motor een opgeblazen bus motor want hij was ook maar anderhalve verdieping hoog. Maar zolang alle 14 cilinders meededen liep de motor mooi, maximaal 450 toeren per minuut. Als hulpmotoren hadden we drie Crepelle viercilindermotoren. Tja, MAN betekent Mijn Armoed Nadert! Crepelle, zou dat van creperen komen? Een half verstaander heeft maar een heel woord nodig, kortom, het waren niet echt successen, deze motoren.

Heel vervelend was dat de bouten en moeren van de hoofdmotor thermisch werden vast en losgedraaid. Je steekt een elektrisch verwarmingselement in een bout, die zijn dus hol en wanneer de ingestelde tijd is verstreken kun je de moer los- of vast draaien. Maar alle bouten liepen blauw aan en moesten dan vervangen worden. Dit systeem is dan ook verdwenen en vervangen door hydraulische vijzels. De Crepelle hulpmotoren hadden de smeeroliekoeler ingebouwd met als

gevolg dat als de rubber pezen het begaven je koelwater in het carter kreeg en dan kon je alle lagers vervangen.

De machinekamer was klein, 2 verdiepingen met een goede controlekamer en werkplaats.



De Controlekamer.

We hadden een heuse computer die het later op de reis begaf. De airco in de controlekamer stopte ermee en daarmee ook de computer. Na een nacht studeren in de Franse boeken hebben we de computer niet opnieuw van z'n programma voorzien want alle alarmen deden het nog waardoor we onbemand konden blijven varen.

Singapore - Yokohama

In Singapore kwam ik samen met de 4e wtk, radio officier en hofmeester aan boord.

Eerst een nachtje in het hotel, toen aan boord waar we met de neus in de boter vielen want de volgende dag kwamen ze van Keppel dockyard twee zuigers trekken. Dus instructie boek bestuderen. Alles klaarleggen en de volgende morgen aan de slag. En bij zo'n V-motor staat alles schuin. We vertrokken de volgende dag naar het droogdok en bij het starten bleek de ene kop los te staan.

Hij was scheef gemonteerd en bij het starten schoot de kop in de uitsparing op de voering maar stond dus wel los. Dus gauw

de brandstofpomp uit z'n werk en toen langzaam naar dok. Zo'n dokbeurt werd in die tijd afgesloten met een etentje in de stad, met wat mensen van Keppel die dat betaalden. Dat was altijd leuk en vooral lekker. Een grote ronde tafel met een plateau dat kon draaien. Iedereen bestelde wat hij lekker vond en dan kon je overal van proeven.



Uitzicht vanuit mijn hotelkamer



Keppel dockyard Singapore: er liggen verschillende schroefassen van de Nedlloyd als spare (reserve)

We hadden een aardige ploeg mensen, alleen de kapitein was een beetje lastig. De 4e wtk liep op Zweedse muilen waarop de kapitein, die we in het trappenhuis tegenkwamen vroeg, zo... slippertjes, je hebt toch wel uniform schoenen? De 4e helemaal nerveus de wal op en schoenen gehaald. Ik zei nog, je bent gek, hij stuurt je heus niet naar huis. Afijn, van balorigheid deed ik m'n feest epauletten op. In plaats van alleen zwart fluweel met twee

strepen had ik m'n leerling epauletten opgewaardeerd. Een meter goudgalon gekocht bij Determeijer en twee strepen eromheen gemaakt.

Op een zeker moment aan de bar tikte de Kapitein mij op m'n epaulet en maakte een opmerking dat het niet de juiste uitmonstering was waarop ik zei; "Nou Kapitein, als ze aan m'n epauletten moeten zien wat ik hier ben kan ik beter opsodemieteren". De Hwtk en 2^e Wtk lagen dubbel van het lachen dus dat hadden we ook weer gehad.

De reis ging van Singapore naar Japan, Yokohama, waar we op Koninginnedag voor anker lagen en een dag later aan de passagiersterminal kwamen te liggen omdat we een nieuwe lijndienst openden, de FEWAS. Far East West Afrika Services. Dan krijg je in iedere haven officials aan boord en krijg je schildjes met een wapen van de stad waar je de bar mee opsnuikt. En natuurlijk hapjes en drankjes.



Koninginnedag liggend voor Yokohama waar het schip een nieuwe naam kreeg, Nedlloyd Manila!

Het schip kreeg een andere naam want we werden van de Bulk overgeheveld naar Nedlloyd Lines. Het schip kreeg de naam "Nedlloyd Manila".

In Yokohama was het toevallig feest en er waren optochten in de stad met dansmariekes wat in het Japans vast anders heette.



Japanse dansmariekes

Het vaarschema in de FEWAS was als volgt: Yokohama, Kimitsu, Nagoya Kobe, Keelung, Hong Kong, Singapore, Port Klang, Penang, Freetown, Monrovia, Abidjan, Lome, Apapa Lagos, Port Harcourt, Douala en Tema. We gingen ook naar Kaapstad maar dat werd niet genoemd omdat we anders kans liepen geboycot te worden. Als er over Kaapstad werd gesproken heette het Chesterfield. Afgezien van West Afrika waren het prima havens om aan te doen en met zo'n pakjesboot kun je nog eens de wal op.

Japan – West Afrika

Het was de tijd van Vietnamese vluchtelingen en daar werd over gediscussieerd. De kapitein wilde het liefst uit de buurt blijven maar wij dachten er anders over. Op zee moet je ten allen tijde een ander te hulp komen, wat er ook gebeurt. Dat is een erecode. De 2^e stuurman zag op weg van Singapore naar Japan een mastje aan de horizon en stuurde erop af. Het was een Japanse visser die niet blij met ons was. Maar op de terugweg weer een mastje en dat bleek een bootje met 30 vluchtelingen te zijn. Dus in aller ijl de machinekamer gebeld en vlakbij het bootje gemanoeuvreed en gestopt.

De loodsladder uitgebracht en de mensen klommen aan boord. Het weinige dat ze hadden viel daarbij nog overboord.



2 foto's van de vietnamezen

We hebben met z'n allen kleren ingezameld en de mensen van kleding voorzien. In Singapore hebben we een dag oponthoud gehad waarna de mensen van boord konden. Ik heb een aantal van deze mensen later bezocht bij een gastgezin in Nunspeet. Twee mensen van deze groep hebben zich voor de trein gegooid omdat hun familie in Vietnam werd vervolgd.

Op weg naar West Afrika in de Indische oceaan een barbecue aan dek.



Barbecue aan dek

In Lagos Apapa (Nigeria) was het wild west. Er kwam een ploeg havenarbeiders om te lossen, dat betekent hoofdzakelijk containerfittings losmaken maar er kwamen 2 ploegen havenarbeiders om te stelen. Containers werden opengemaakt en de inhoud werd gestolen of, in geval van medicijnen, opgegeten. Het toelatingsbeleid werd gewijzigd: nadat de ploeg om te lossen aan boord was werd de gangway omhoog gehaald. De havenarbeiders in staking. Nog wat later werd zelfs de stuurman gekidnapt totdat de dieven hun slag hadden geslagen. En de gewaarschuwde politie deed vrolijk mee met het jatwerk. Bij vertrek gingen er veel mensen als verstekeling mee. Naar Port Harcourt, ook Nigeria, niet zo'n probleem. Maar van Port Harcourt naar de volgende haven natuurlijk wel want dat is een ander land. Dus een zoekploeg er op los en de verstekelingen uit het ruim jagen. Dat werkte niet echt dus uiteindelijk werd het luikhoofd bijna dichtgetrokken en een rookpatroon uit de sloepen erin gegooit. Hoestend en proestend kwamen de verstekelingen eruit en konden we ze de gangway af sturen. Zo konden we op weg naar de volgende haven. De wal op gaan was niet mogelijk in Nigeria. We bevoorraden de haven-sleepboten van Smit die in die jaren het sleepwerk deden in de haven van Lagos. Dan moest de sleepboot buiten op komen liggen zodat we de spullen met de kraan over konden draaien, over de kade was geen optie want dan werden we bestolen.

Zoals gezegd werden containers opengebroken en door de walploegen leeggeroofd. Enkele muziekinstrumenten werden onderschept door de wachtdoende stuurman. Dat kwam natuurlijk ter sprake aan de bar en toen ontstond er een spontane jam sessie.



Radio officier, hwtk en 2^e wtk deden spontaan een jam sessie.

Op de terugweg van West-Afrika hadden we pech. Ik moest carterinspectie doen waarbij ook de bakboord- en stuurboord nokkenbak werden geïnspecteerd. Bij het openen van de stuurboord kant zat er staalgruis aan het deksel. Stuurboord nokkenas bleek tussen de vooruit- en achteruitstand te staan. Met als gevolg een aantal nokken en rollers beschadigd omdat het contactvlak maar heel klein is.

(Bij het omkeren van de motor worden de nokken gelicht en de nokkenas verschoven omdat de timing andersom is.) Oorzaak bleek een bronzen bus die verdraaid was zodat de smering van de omkeerbeweging geblokkeerd was. Dus zoveel mogelijk gerepareerd maar we moesten met 13 i.p.v. 14 cilinders op weg naar Japan. Nu zou je denken, ach, een cilinder minder, geen probleem. Je draait met verminderd

vermogen wat de fabrikant opgeeft en dat is het dan. Maar de alarmering is van slag, de uitlaatgastemperaturen lopen uiteen en de motor is niet in balans. We waren blij dat we in Japan kwamen waar Asano Dockyard de kapotte nokken en rollen heeft vervangen. Asano deed vanaf dat moment het onderhoud aan deze motoren wat een goede zaak was want het waren wel probleemmotoren. We hadden wel het gereedschap wat Asano gebruikte zelf ook aangeschaft mocht het probleem zich nogmaals voordoen.

Singapore was voor Jan de zeeman altijd een fijne haven om aan wal te gaan. Lekker eten, Sateh park aan de waterkant, het oude gedeelte wat helaas steeds kleiner werd door de oprukkende hoogbouw. En shoppen kon je er want vooral elektronica was er goedkoop.

Samen met de Hwtk en vierde wtk de wal op met het bootje van de maatschappij. Nedlloyd had in Singapore een eigen bootje om de mensen aan de wal te brengen.



Het maatschappij bootje, met op de achtergrond de Amstelsluis. Hieronder oprukkende hoogbouw versus Het oude Singapore.



Wordt vervolgd

barstensvol creativiteit

GraphFruits verzorgde voor deze Langsij het ontwerp en het drukken ervan.

Dat doen wij voor veel verenigingen, stichtingen en bedrijven, maar vooral ook graag voor u.



GraphFruits[®]
vruchtbaar grafisch ontwerp

03 41 43 10 81 | 06 53 66 61 64

www.graphfruits.nl | info@graphfruits.nl