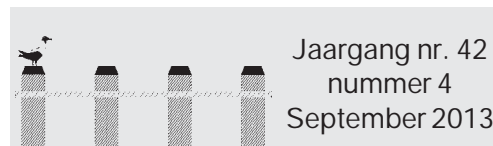


Langszij



*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.*

● In dit nummer:

pagina nr.

Van de voorzitter	2
Van de havencommissarissen	5
In memoriam	8
Jaarprogramma	9
Wat geweest is...	9
Wat gaat komen...	20
Hoezo lente...	31
De doop van een boot	33
"What's in a name"?	34
Kalender 2014	35
Vakantie 2013	36
Wist u dat...	53
Van de redactie	55
Te koop	55
Advertentie's	56

*Bij de voorplaat:
Zo kaal was het in april...*

 Marjoleine Brielsman

Van de voorzitter

Mooi cadeau gekregen voor ons jubileum op 9 juli 2013!!

Op die dag bestond de W.V. Flevo precies 82 jaar. En op die dag werd het beslissende besluit genomen om jachthaven de Knar definitief te verplaatsen en het Noorder en Zuider Eiland aan te leggen. Officieel hoorden we het een paar dagen later en het persverhaal ging nog later uit. Er moesten nogal wat puntjes op de "i" worden gezet, Maar nu is het echt zeker.

De haven wordt verplaatst en we zullen dat allemaal spoedig gaan merken!!

Even terug naar 31 mei 2013 toen we onze informatieavond hadden. Onze verwachtingen waren echt heel erg hoog. En wij als bestuur werden zeker niet teleurgesteld. De opkomst was zo groot, dat we de ramen uit het clubhuis haalden en het totale oppervlak vergrootten met een partytent. Met prima presentaties van Derk van Schoten van Gemeente Harderwijk / Waterfront en Kees de Boer van Boskalis voor de pauze en functionele uitleg van de te bouwen opstallen door Petro van der Kuil na de pauze.

Natuurlijk hadden velen hun eigen (en waarom ook niet) afwijkende mening. Gelukkig werd er soms bij gezegd: "ik ben pas 2 jaar lid...". Maar dan heb je wel 16 jaar achterstand op andere leden. En zeker op bestuurs- en commissieleden, die er erg intensief mee bezig zijn geweest en gaande deze lange wedstrijd met ongewenste verlengingen werden geconfronteerd met van alles wat wij u hier willen besparen. Maar mogelijk ooit wel goed en interessant genoeg is om te worden gepubliceerd.

Marjoleine Brielsman heeft razendsnel een verslag gemaakt dat onmiddellijk op onze Internetsite werd geplaatst en ook in deze Langsij is opgenomen. Uitstekende prestatie, Marjoleine bedankt.

En hoe gaat het nu verder? Nu het echt menens geworden is?

Op 23 juli 2013 hebben wij een brainstormsessie gehad met Boskalis over zaken die het eerste aan de orde zullen komen. Hieronder het een en ander dat aan de orde kwam.

- De aanvoer van het zand zal via de weg plaats gaan vinden.
Dan ontstaat al spoedig de situatie dat een 40-tal schepen (die aan de kop en de noordzijde van de laatste steiger) in de weg gaan liggen.

- Dat is geen groot probleem in de komende winter, want als we de historie er op naslaan, gaan ze allemaal de wal op, hebben elders een winteronderkomen of blijven in de haven liggen. In de haven in het water, gaat het om een stuk of 6 schepen. Daar kunnen we prima in voorzien.
- Begin zomerseizoen 2014 zullen er dan tijdelijke ligplaatsen zijn gerealiseerd voor deze schepen. Niet vragen waar die komen en hoe die zullen zijn uitgevoerd. Dat wordt nu uitgezocht. En daarbij wordt naar de meest optimale oplossing gezocht. Ook voor hen die er betrokken bij zijn of zullen worden.
U hoeft niets te doen. Wij benaderen de groep van 40, waarbij het voor de winter slechts om enkelen zal gaan.
- Boskalis wil overigens diverse zaken tegelijkertijd laten verlopen. Als de stalen damwanden er in getrild zijn, wordt zo snel mogelijk met de steigers begonnen. Dat houdt dan in, dat vóór dat haven geheel gereed is, mogelijk al schepen van een deel van de steigers gebruik zullen kunnen maken. Niet vragen hoe de eigenaren van de schepen daar dan kunnen komen. Wordt ook aan gedokterd.
- Ongeveer na de bouwvak 2014 is het dan al zo ver, dat er kan worden begonnen met de bouw van de opstallen. Daar hebben we zelf de regie over en dus nog een klein jaar voor de uitwerking, bestek, aanbesteding en gunning aan een aannemer.
- En dan zal het uiteindelijk het derde kwartaal van 2015 zijn, als de haven officieel aan ons overgedragen wordt. Of eerder of later natuurlijk. Er zijn heel wat factoren die op die datum hun invloed kunnen hebben.

Tenslotte. Wij staan als bestuur open voor alle goede suggesties of vragen die u in het belang van alle leden heeft. Als u ze ons wil laten weten de afgelopen 18 jaar kregen we er maar heel weinig en niemand wilde blauw gras - kijk dan eerst even naar het bindende beeldkwaliteitplan van het Waterfront van Harderwijk, het PVE (programma van eisen) en het bestemmingsplan. Verder liggen de buitencontouren van de haven al een jaar of 10 vast en amendementen daarop zijn bij voorbaat kansloos. Bovendien, het moet nog maar eens gezegd worden, ons budget is niet van elastiek. Wij dienen absoluut binnen het met de leden afgesproken budget te blijven. En dat is een ongelooflijke uitdaging. Zeker als de lezer

Van de voorzitter

zich even realiseert dat wij 1,5 maal meer gebouwd oppervlak wensen dan we nu al hebben. Ga daar maar eens aan staan. Ons E-mail adres: bouwteam@wvflevo.nl

Via de Flevo Internetsite en Langszij zullen wij u op de hoogte houden. Vragen die interessant zijn voor alle leden behandelen we daar ook. En natuurlijk op de jaarlijkse AV die dit jaar op 6 december zal worden gehouden. Nog wel een tijdje weg, maar het kan geen kwaad om te kijken of het al in de agenda is genoteerd.

Het jaarlijkse reserveringsformulier zit bijgesloten. Zou een automatische actie moeten zijn om het omgaand in te vullen, maar hoe anders gaat het in de praktijk. Let vooral op als u een bok wilt reserveren. Pas als u een afspraak gemaakt heeft om uit het water te gaan is de bok ook gereserveerd. Dus tijdig een afspraak maken en wees zo sportief die niet de laatste dagen van november te willen maken. Vaak ligt uw boot dan al weken zo niet maanden nutteloos in het water. Die laatste dagen probeert de havenmeester alles winterklaar te maken en op te ruimen, zodat hij daarna aan zijn verdiende winterslaap kan beginnen.

Het worden interessante maanden. Onze nieuwe jachthaven zien bouwen en dagelijks zien groeien, dat maak je immers toch maar één keer in je leven mee. Even een beetje pijn lijden, wat discomfort maar dan wordt het oh zo mooi!!

Lino Bijnen
Uw voorzitter



Van de havencommisarissen

We zitten gelukkig nog volop in het vaarseizoen maar we moeten toch weer stilletjes aan het winterseizoen gaan denken. Zoals het er nu voor staat gaan ze werkelijk beginnen met de nieuwe haven maar we hopen toch dat we aankomende winter net zoveel boten op de wal kunnen stallen als vorig winterseizoen.

U vindt bij dit stuk een extra reserveringsformulier en tevens de spelregels en tarieven voor het uit- en in het water laten van uw schip.

Voor de goede orde: u heeft pas definitief een bok als u met de havenmeester een afspraak heeft gemaakt wanneer de boot op de kant gaat. Vorig jaar is er aan het einde van de kraan-periode misverstand ontstaan over het wel/niet gereserveerd hebben van een bok. Men dacht: ik heb het formulier ingevuld dat ik op de wal wil overwinteren dus heb ik een bok. Nee!! de bok wordt pas gereserveerd als u een afspraak maakt. We hopen dat hiermee duidelijk is weergegeven hoe het systeem bij Flevo werkt. Het is pas september dus geniet nog even van het vaarseizoen.

De werkzaamheden voor de nieuwe Knar gaan beginnen

Eerst zal de bodem van de haven van slib worden ontdaan maar al heel snel zal de kop van de haven afgesneden worden, zo wordt dan een nieuwe doorvaart gecreëerd. Dat zal inhouden dat de grote vaartuigen tegen de kop, maar ook de schepen aan de westkant van steiger J een andere plek zullen krijgen.

Boskalis en het bestuur zijn druk bezig met het zoeken naar alternatieven. Zodra ook maar iets bekend is hoe e.e.a gaat worden opgelost, krijgen alle betrokkenen een persoonlijke uitnodiging om een voorlichtingsavond in het clubhuis bij te wonen. Natuurlijk zal het niet altijd naar ieders wens zijn en er zullen ongetwijfeld ongemakken zijn, maar het bestuur doet z'n uiterste best om de pijn zoveel mogelijk te verzachten. Laten we afspreken, dat als er klachten zijn deze worden gemeld bij het bestuur zodat wij contact met de uitvoerder kunnen opnemen voor overleg, hoe e.e.a. op te lossen. Ongetwijfeld zullen we nog grotere problemen moeten tackelen, maar als we straks dan de nieuwe haven hebben zijn we de ellende ook zo weer vergeten. We hopen dat we mogen rekenen op uw grip en positieve instelling.

Naam..... Adres..... Pc + woonplaats..... Land..... Tel nummer thuis..... Tel nummer zaak..... Mobiel..... E-mail..... Bootnaam..... Box / Strandnummer.....	<p style="font-size: 1.2em; font-weight: bold;">Deze ruimte niet beschrijven!</p>
1a U heeft een vaste lig- / strandplaats in De Knar <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Uiterlijk 31.10.2013 neem ik mijn vaartuig mee en meldt dat op de dag van vertrek bij de havenmeester <input type="checkbox"/> Mijn vaartuig blijft dit winterseizoen in mijn box / op het strand liggen <input type="checkbox"/> Dit winterseizoen wil ik een plaats op de wal. Mijn schip is een zeilboot / motorboot <small>(doorhalen wat niet van toepassing is)</small> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> De mast gaat er met het mastenkraantje af. <input type="checkbox"/> Mijn mast stal ik in het mastenrek <input type="checkbox"/> Ik heb een eigen bok / trailer / kar <input type="checkbox"/> Ik huur een bok van de haven Bijzonderheden: <i>(Kimkieler, Lasplaats e.d.)</i> 	1b U heeft <u>géén</u> vaste ligplaats in De Knar <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Dit winterseizoen wil ik een plaats in het water <input type="checkbox"/> Dit winterseizoen wil ik een plaats op het strand <input type="checkbox"/> Dit winterseizoen wil ik een plaats op de wal. Mijn schip is een zeilboot / motorboot <small>(doorhalen wat niet van toepassing is)</small> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> De mast gaat er met het mastenkraantje af. <input type="checkbox"/> Mijn mast stal ik in het mastenrek <input type="checkbox"/> Ik heb een eigen bok / trailer / kar <input type="checkbox"/> Ik huur een bok van de haven
2 Ligplaats zomerseizoen 2014 (1.4.2014 – 31.10.2014) <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mijn vaste ligplaats in het water wil ik weer <input type="checkbox"/> Mijn vaste ligplaats op het strandje wil ik weer <input type="checkbox"/> Ik sta op de wachtlijst en wil een ligplaats voor een boot met een overall lengte van meter. Informeer mij zo snel mogelijk als er een plaats vrij komt. 	
De spelregels uit het havenreglement; ze gelden voor iedereen <ul style="list-style-type: none"> ➤ Indien in het winterseizoen uw vaartuig niet in De Knar ligt, dient uw vaartuig de haven voor 1 november 2013 verlaten te hebben. Indien u wenst te kranen dient een afspraak met de havenmeester tussen 1 oktober en 1 november plaats te vinden! ➤ 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 haven terrein. ➤ 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 2013. 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 2014 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 2014 in het water te liggen. <u>Indien het na 1 mei nog op de wal staat wordt naast eventuele andere kosten € 100,- in rekening gebracht. (Initiatief en besluit AV).</u> ➤ Het opzeggen van de ligplaats en/of het lidmaatschap dient schriftelijk te gebeuren via POSTBUS 333, 3840 AH Harderwijk 	
Ondergetekende verklaart dit formulier gelezen te hebben en ernaar te zullen handelen.	
Naam	Datum
Handtekening	Plaats

Aan de gebruikers van de zeilberging

Een vriendelijk verzoek om de zeilberging die kosteloos beschikbaar wordt gesteld SCHOON te houden. Bij een laatste controle was het één grote smeerbende. Probeer onderling afspraken te maken en ruim in ieder geval je eigen materiaal en afval op, anders ziet het bestuur zich genoodzaakt huur te gaan berekenen zodat we het kunnen laten schoonmaken.

Tarieven

U heeft een reserveringsformulier voor de komende winter en zomerseizoen 2013/2014 ontvangen.

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

Wilt u dat uw boot in het water overwintert? Dan 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. Ook de kosten van het weer te water laten in het voorjaar 2014 moet u bij het eruit kranen contant betalen. Het hek dat het haventerrein afsluit gaat per 1 november (zoals ieder jaar) op slot voor de winterperiode. **U kunt bij ons niet pinnen!**

De kosten bedragen:

Kranen: € 3,95 per meter bootlengte.

(b.v. boot 7,50 mtr, u betaalt $8 \times 2 \times € 3,95 = € 63,20$)

Mast strijken of plaatsen € 17,25 per keer.

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

Bokhuur: € 57,40

Afspuitkosten: vaartuig	t/m 5 meter	€ 6,95
"	t/m 7 meter	€ 10,—
"	boven 7 meter	€ 13,85

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 jaar (2014) weer een ligplaats in jachthaven De Knar dan moet u dat bevestigen door het inleveren van het ingevulde reserveringsformulier.

**Bert Aartsen
& Hans Duitman
havencommissarissen**

In memoriam

Geen wind meer in de zeilen
het water één groot spiegelen
en in deze oneindigheid
liet jij voor het laatst je anker neer

Deze tekst stond op de rouwkaart die wij ontvingen van de familie Walraven. Hans Walraven was een aantal jaren clubhuiscommissaris bij onze vereniging. Zijn vrouw Jopie overleed in 2005, en op 27 juli j.l. is Hans op 73- jarige leeftijd overleden. Hans, optimistisch als hij was, had altijd als antwoord als je hem vroeg hoe het ging: Oh, goed hoor, en met jou?...

Wij wensen zijn familie heel veel sterkte toe.

Jaarprogramma



September	7-8	Rondje Polder
	14-15	Motorbootweekend
	15	Laatste onderlinge zeilwedstrijd + prijsuitreiking
	28	Zeilwedstrijd om de Wolderwijdcup
Oktober	26	Sluitingsavond vaarseizoen Mosselavond
November	19	Informatieavond wintercursussen Vaarbewijs- Marifonie-Theoretische Kustnavigatie
	23	Sinterklaasfeest, aanvang 15.00 uur
December	6	Algemene Vergadering

Alle avondevenementen beginnen om 20.00 uur tenzij anders vermeld. De Krasse Knarren oefenen in de winterperiode van september t/m april iedere donderdagavond in het verenigingsgebouw. Er staan in iedere Langsijz verdere bijzonderheden over de evenementen voor zover die plaatsvinden voor het uitkomen van het daaropvolgende clubblad. Ook worden aankondigingen aangeplakt bij de looppoort van onze jachthaven. Natuurlijk kunt u ook informatie vinden op onze website: www.wvflevo.nl
Flevo op Twitter: <https://twitter.com/wvflevo>

Wat geweest is...

Soms lijkt het clubhuis te klein...

Door Marjoleine Brielsman

Vrijdagavond 31 mei 2013 is voor de leden van de watersportvereniging Flevo in Harderwijk een bijzondere avond. Zij zullen worden bijgepraat over de verhuisplannen van de jachthaven De Knar in het kader van het Waterfront, het ambitieuze plan van de stad Harderwijk. Veel leden hebben zich voor deze avond aangemeld. Op het terras is een aanbouw gemaakt, zodat ook daar de leden kunnen luisteren naar de sprekers.

Wat geweest is...

Uiteindelijk zijn zo'n 150 leden aanwezig! Meer dan 100 binnen, de rest buiten...

Voorzitter Lino Bijnen stelt de sprekers van vanavond aan ons voor. Het zijn de heren Derk van Schoten, gemeentelijk projectleider deel 2 van het Waterfront, Kees de Boer van Boskalis, Petro van der Kuil, architect opstellen en Ton van Eck die de bouwbegeleiding op zich zal nemen. De voorzitter vertelt kort iets over de achtergronden van het hele plan dat ondertussen zo'n 15 jaar loopt. Er is voldoende over geschreven in de Langsij, het verenigingsorgaan. Aan de hand van dia's zal er uitleg worden gegeven. De avond start met het plaatje: "Action speaks louder than words", aangeboden op 7 januari 2011 aan voormalig burgemeester Berends.

Overzicht

In een historisch overzicht wordt aangegeven dat het Waterfront plan weliswaar gestart is met de parkeerproblematiek rondom het Dolfinarium, maar een steeds bredere basis krijgt door de verplaatsing van de bij de stad gelegen bedrijven, de grondsanering en de woningbouw. Harderwijk wil de relatie herstellen tussen stad en water. Daarna zal een en ander een impuls kunnen zijn voor het toerisme! Dit alles zal in verschillende fasen plaats vinden.

1. De verplaatsing van diverse watergebonden bedrijven naar een nieuw bedrijventerrein. Enkele bedrijven zijn inmiddels gebouwd, dan wel inmiddels geopend. Op de Flevoweg heeft een kaalslag plaats gevonden.
2. Aanleg van het Strandeiland. Dit project is grotendeels klaar: de eerste badgasten zijn al gesignaleerd! Net als een groot aantal zwanen...
3. Verplaatsing van de jachthaven en bouw woningen op het Zuidereiland. Start: in de loop van 2013
4. Sanering bodem en andere woningbouw: volgen veel later...

De economische crisis heeft het gehele plan parten gespeeld.

De woningbouw is sterk verminderd. Hierdoor is ook de planning, waarvan we een dia te zien krijgen, verschoven.

Allereerst wordt de haven besproken. De heer de Boer vertelt: de bestemmingsplannen zijn verschillende malen gewijzigd. We krijgen nu twee eilanden, een Noorder-en een Zuidereiland. Er zal worden begonnen met de aanleg van het Zuidereiland. Daar worden de eerste woningen gebouwd. Er is inmiddels een woningmarkt voor geopend. Want een en ander zal toch moeten worden betaald... Om deze plannen te realiseren zal eerst al een deel van de haven worden gewijzigd. Van land wordt water gemaakt en omgekeerd. Dia's laten zien hoe een en ander over elkaar wordt geprojecteerd. Zoals het er nu naar uit ziet zal er eind 2013 worden begonnen met de haven. De werkzaamheden lopen door in 2014 en de haven zou in 2015 kunnen worden opgeleverd.

Tijdelijke en definitieve maatregelen

Ondertussen zullen tijdelijke maatregelen moeten worden genomen om praktische zaken te regelen en overlast te voorkomen. Er zal een aanvoerweg komen langs de Knardijk om zand aan te voeren. Er zal een andere tijdelijke vaarroute naar het Wolderwijd worden gemaakt en in de kom voor het clubhuis kunnen tijdelijke steigers worden gerealiseerd ter vervanging van verdwenen steigers bij de kop van de haven. Er zal contact worden onderhouden met het bestuur over het hoe en wanneer al deze maatregelen zullen plaats vinden. Op een vraag uit het publiek of de boten niet naar de stadshaven kunnen, reageert de voorzitter met: dat dit niet de opzet is. Er is naar gekeken, maar het heeft veel meer nadelen als voordelen. Aan de hand van het Programma van Eisen (PVE) is de nieuwe haven ontworpen. Er is een nieuwe plek voor de opstallen: het havenkantoor met de woning voor de havenmeester bij de ingang van de haven en het clubhuis aan het uiteinde. Het definitieve ontwerp is gereed, maar de detaillering zal nog plaats vinden. Het plan wordt gefaseerd uitgevoerd en is een complex plan. Er zal moet worden ontgrond, maar ook land aan gewonnen. De kwaliteit van de bodem moet geschikt zijn voor de functie die er zal plaats vinden: woningbouw, industrie. Er moet een goede grondbalans worden gevonden. Ook onderwater zal er worden verdiept of aangevuld. Er zal 600.000m³ zand nodig zijn, maar daarvoor wordt 6 milj. m³ zand verplaatst... De werkzaamheden hangen ook samen met de seizoenen.

Wat geweest is...

Inmiddels heeft, zoals iedereen heeft kunnen constateren, er een enorme kaalslag op de haven plaats gevonden. Dit hangt volgens de heer de Boer samen met de Flora en Faunawet, die aangeeft op welke tijdstippen het toegestaan is om groen te rooien... dat kan niet halverwege een broedseizoen!

Overlast

Met behulp van beelden van de aanleg van het Strandeiland kunnen we ons voorstellen hoe er hier gewerkt zal gaan worden. In goed overleg kunnen afspraken worden gemaakt om het eventueel stuivende zand dat onze boten zal kunnen bedekken, tegen te gaan. Het kan worden nat gehouden of afgedekt met schermen.

Vragen

Vanuit de zaal komt de vraag naar voren "wanneer en wie nu eigenlijk de opdracht geeft om te beginnen. Er zijn bestuurlijke toezeggingen gedaan, er is veel uitgesteld". De heer de Boer antwoordt omzichtig dat we ondanks de crisis op het goede pad zitten, de stappen zorgvuldig moeten worden gezet en we moeten voorkomen dat we "in een groot gat vallen". Er zijn drie partijen, het consortium, die gezamenlijk de knoop door moeten hakken. "We geloven in het plan, het is het enige plan in Nederland dat nog doorgaat. Maar er moet wel geld worden verdiend. De gemeente heeft er in geïnvesteerd, maar Boskalis ook." De problemen moeten gezamenlijk worden opgelost. Nu weer onderzoeken of je moet doorgaan, is geen optie. De voorzitter zegt: "Het is van niemand de wens om te stoppen". De heer Derk van Schoten (gemeente Harderwijk) voegt daar aan toe dat er op 9 juli a.s. met alle partijen een definitief besluit valt. Op de vraag of het plan voldoende financieel onderbouwd is, wordt volmondig met JA beantwoord. "Ook als er niet voldoende huizen op het Zuidereiland worden gebouwd"? Antwoord: het Consortium moet eerst 15 milj. investeren, daarna kan er pas vertraging ontstaan. Er zal dus eerst land moeten worden gemaakt voor het eiland om te kunnen bouwen! "Wanneer komt er water rondom het eiland"? Er zal worden gestreefd naar een maximaal woongenot waarbij de oevers direct worden aangelegd. De eerste 46 woningen, van de 92, worden in een blok gebouwd. Volgens de Boer heeft Boskalis een jaar nodig om het eiland te maken. Na de zomer wordt gestart zodat daar medio 2015 woningen kunnen staan.

Daarbij zal de toegang tot de Knar zolang mogelijk in tact blijven! "Wij zullen zoeken naar de meest optimale situatie".

Op de vraag of er ook een "Doemscenario is, waarbij het Zuidereiland niet door gaat en De Knar blijft liggen"? Antwoord: "Bij het starten van het Zuidereiland is er geen weg meer terug. Je kunt De Knar niet half laten liggen". Op een vraag hoe planning en praktijk op elkaar worden afgestemd, luidt het antwoord dat details nog niet zijn uitgewerkt. Wat betreft eventuele archeologische onderwatervondsten, vertelt de Boer dat er onderzoek naar is gedaan en er geen relevante zaken zijn gevonden. Vanuit Boskalis is er altijd veel belangstelling geweest voor oudheden die naar boven zijn gebracht. Hij bestrijdt dan ook dat dit wordt weggestopt, bovendien is er duidelijke wetgeving voor. Op een vraag wanneer je als toerist met je bootje bij de Boulevard kunt komen, luidt het antwoord: helaas kunnen de schepen met een zekere diepgang er nog niet komen. Er is nog geen aftakking naar de bestaande vaargeul. Dit hangt samen met een langjarig protest en procedures door Natuurorganisaties, waardoor het gehele proces zeker twee jaar is vertraagd.

Dan is het pauze. De voorzitter roept de leden op de bar te bezoeken; "dat is goed voor de verenigingskas!".

Na de pauze blijkt dat een aantal leden naar huis is gegaan, buiten is het kil en leeg. Maar de zaal zit nog stampvol. De voorzitter geeft eerst een toelichting op het feit dat de opstallen oorspronkelijk via een "turn key" – "dan staat alles er" zouden worden ontworpen en gebouwd. De eerste poging met Haarlemse architecten blijkt te duur en is er voor een andere optie gekozen. De heer Ton van Eck, een oude bekende van de Flevo door de bouw van het huidige clubhuis, brengt het bestuur in contact met de heer van der Kuil. Het overleg tussen het bestuur, B&O team, de zeilschool en de architect geeft vertrouwen. Er zal aan een aantal voorwaarden moeten worden voldaan: het beeldkwaliteitplan van de heer Jos van Eldonk (Waterfront), met "oude stijl" en "groene oevers" en het bestemmingsplan. Bovendien heeft de vereniging ook een aantal eisen: zoals functionaliteit en minimaal onderhoud. We hebben nu 4 gebouwen, dat worden er twee met in totaal 1,5 x de huidige oppervlakte. De gebouwen zullen in een hoog tempo, tegelijk worden neergezet. "We moeten het gevoel krijgen dat het echt van ons is", aldus de voorzitter.

Het havenkantoor

Aan het woord is nu de heer Petro van der Kuil die een aantal tekeningen laat zien van het havenkantoor annex woning. Het zijn twee aparte gebouwen gescheiden door de technische ruimte (veiligheid). De functie is zeer belangrijk. Beide gebouwen hebben een kap.

Op de begane grond is het havenkantoor geplaatst met zicht op de ingang en een groot deel van de haven. Verder vinden we er het sanitair, incl. een invalidentoilet (het gehele jaar open). Er is een technische ruimte (warmwatervoorziening, zonnecollectoren), een grote werkplaats met zolder berging en een berging voor de havenmeester. Boven is aan de waterzijde de woning van de havenmeester met een groot balkon en onder het dak drie slaapkamers (je moet rekening houden met evt. toekomstige havenmeestergezinnen).

Daarnaast is er administratieve ruimte met een pantry en eigen toilet. De artist impression laten een "klassiek" aandoend gebouw zien. Er wordt gevraagd waarom er gekozen is voor een traditionele stijl. Deze is afhankelijk van het beeldkwaliteitplan, van daaruit is gewerkt. Maar desgevraagd liggen de bouwmaterialen, kleuren e.d. nog niet vast. De materiaalkeuze, hout / metselwerk, moeten nog worden doorgesproken met o.a. de Commissie Welstand.

Het clubhuis

Dan worden er diverse beelden getoond van het clubhuis. De "artist impression" doet de zaal fluisteren: "Oostenrijkse blokhut... Maar de technische tekeningen laten een grote zaal zien, vergelijkbaar met de huidige -zonder zuilen-, met schuifdeuren naar een terras met vast overkapping op de begane grond. Daarnaast een keuken, een toilet en een zeilberging. Deze was aanvankelijk op de verdieping geplaatst maar uit het overleg met de zeilopleiding blijkt dit onpraktisch.

Verder een technische ruimte. Via een buitentrap bereik je een grote sanitaire unit, vooral bedoeld voor het zomerseizoen. Daarvoor ligt een terras dat uitkijkt over het water... Boven zijn twee leslokalen gepland, eventueel aan elkaar te koppelen, met een kleine pantry er tussen. Ook hier geldt: onderhoudsvriendelijk en generatiebestendig! Dan volgen nog enkele vragen. Een van de leden merkt op: "alle aandacht wordt gegeven aan de functionaliteit, maar de beleving is ondergeschikt. Waarom niet de kantine op hoogte met uitzicht op het water"? De voorzitter

antwoord dat er hiervoor niet is gekozen. We zijn een besloten vereniging, geen openbare ruimte. De penningmeester reageert: bij een kantine op een verdieping moet je ook een lift maken en dat is erg duur aan investering, afschrijving en jaarlijks onderhoud... het wordt even stil in de zaal. Iemand merkt op dat er gedacht moet worden aan windschermen op het terras... Antwoord: zal later worden meegenomen. We hebben ze nu immers ook.

Ook wordt er opgemerkt dat wellicht de plafondhoogte (3m) toch te laag is voor zo'n zaal. Van der Kuil zal dit idee meenemen, maar maximale totale hoogte is aan een 10 meter grens gebonden. Een nieuw lid vraagt zich af in hoeverre er inspraak door de leden geweest is om zo meer draagvlak te creëren. De watersport krijgt het moeilijker en je kunt met je pand "uitdagend" zijn. Waarom geen alternatief voorgelegd? Geroezemoes in de zaal geeft aan dat er medestanders voor dit idee zijn. Mogelijk enige voorkeur naar modernere uitstraling. Een van de leden ziet liever een modern gebouw en heeft daar ook een voorstel voor ingediend. Waar is dat gebleven? Waarom niet een paar voorstellen naar de leden die dan kunnen kiezen? Voorzitter Bijnen is hier geen voorstander van. "Bij elk voorstel zijn er leden die iets mooi dan wel lelijk vinden". Bovendien zitten we in het keurslijf van het beeldkwaliteitsplan en meerdere ontwerpen laten uitwerken kost extra geld. En dat is nu al een interessante uitdaging. 1,5 keer zo groot bouwen om aan alle wensen die ingebracht zijn, te voldoen is niet niks.

Tot slot merkt Wim van der Linden op: "de discussie over ons verenigingsgebouw is secundair. De leden maken de sfeer! Of er nu veel of weinig leden op woensdag, zaterdag, zondag of op een cursusavond in het gebouw ook komen!" Applaus volgt! De voorzitter heeft hier niets meer aan toe te voegen, bedankt de gastsprekers en de vele leden en sluit deze informatieavond.



Nacht van Spakenburg 2013

Dit jaar voor de 31^e keer Nacht van Spakenburg gevaren en is daarmee het grootste zeilevenement op de zuidelijke Randmeren en Markermeer, een echte klassieker voor de zeilers geworden.

De eerste groep startte om 18.10, op dat moment was er geen zuchtje wind in tegenstelling tot de voorspelde windkracht 3 uit het oosten. Het was bijna onmogelijk voor de schouwen om over de startlijn te komen, dat duurde 20 minuten. Gelukkig zette de wind iets op maar was tegen in plaats van het voorspelde windje mee. Voordat alle 8 startgroepen weg waren had de wind al uit alle 4 windstreken gewaaid. De laatste groep die startte had meer geluk dan de eerste een mooie wind uit een gunstige richting. Dit leverde bij de snelle jongens de nodige stress op om een ideale startpositie te krijgen en een aantal schippers moesten dat bekopen met een protest omdat men een ander onreglementair had gehinderd.

Om 19:30 waren alle 62 van de 70 ingeschreven schepen onderweg. Het 1^e traject naar Pampus verliep voor alle schepen letterlijk en figuurlijk voor de wind en de meesten bereikten dit punt voordat het echt donker was. Op het 2^e traject van Pampus naar Marken waaide de wind uit een andere hoek. Alle weerstations hadden windkracht 3 uit het noordoosten verspeld en de deelnemers werden getrakteerd op een dikke windkracht 5 pal tegen. Hierdoor ontstonden er hoge golven op het Markermeer.

De Nacht van Spakenburg is een mooie gelegenheid om je zeemanschap te testen en het getuigd van goed zeemanschap om de beslissing te durven nemen bemanning en schip niet in gevaar te brengen. Voor de schepen die door zijn gevaren, ging het 3^e traject weer voor de wind. Toen het zaterdagmorgen weer licht begon te worden was iedereen met het 4^e en laatste traject van Pampus weer terug naar Spakenburg bezig. Ook op dit traject zaten de voorspellers er naast in plaats van windkracht 3 uit het noordwesten, was er nauwelijks wind. Je moet ze gewoon niet geloven die weersvoorspellers, maar gewoon je eigen koers bepalen en dat hoort ook zo bij zeilen. Uiteindelijk hebben al deze weersveranderingen ervoor gezorgd dat de wedstrijd werd beslist in het laatste uur.

De bemanning van het finishschip zag de hele vloot als een armada op zich afkomen om elkaar in het laatste stuk nog de loef af te steken.

De wedstrijd is ondanks de omstandigheden zonder noemenswaardige incidenten verlopen, behalve het fysieke ongemak van zeeziekte bij veel bemanningsleden door de hoge golven. We kijken allemaal terug op een wedstrijd die alles in zich had wat een echte zeilwedstrijd nodig heeft.

Uitslag WV Flevo deelnemers:

SW1: Mambo 11^e, Shark Thale DNF

SW2: Pure White DNF

SW3: Witte Raaf 1^e

SW4: Arion 1e, Passie 4^e

25^e Eenzame Noord Race

Dit is een non-stop wedstrijd/prestatietocht over 50 mijl met eenrompige kajuitschepen. De route voert van Almere-Haven naar het keerpunt Broekerhaven en weer terug.

Zaterdag 15 juni is de Eenzame Noord Race weer gevaren. 2013 het jaar van de 25^e. Daarom was er dit keer naast de Solo wedstrijd ook een Dual-handed wedstrijd eventueel met Spi. Vrijdagavond verzamelden 42 boten zich in de haven, 29 solisten en 13 duals. Nadat iedereen zich had ingeschreven en de schepen gecontroleerd waren kon na de briefing het 25 jarig jubileum feestje echt beginnen. De Waterpokken zorgde voor live muziek, de deelnemers voor de gezelligheid en Clubhuis 10 Beaufort voor de drankjes en hapjes. Het was een hele gezellige avond. De weersvoorspelling voor de zaterdag op vrijdagavond: windje 3-4 van ZO naar ZW draaiend met 's avonds kans op 5-6.

Zaterdagochtend gaat de wekker heel vroeg, want om 5 uur start de wedstrijd. Er starten 36 schepen in de richting van Enkhuizen met een ZO 3-4 die al snel 4-5 wordt. Iedereen vaart met grote snelheid naar het keerschip. De eerste boot rond om 8:30 de keerton bij Broekerhaven. Om 10:30 uur verandert de gehele wedstrijd. Zwarte lucht komt over Noord Holland aandrijven en brengt een zware regenbui met heel veel wind. Er is tot 38 knopen gemeten op het keerschip, dus meer dan 8 Beaufort. De regen komt horizontaal over. Maar na 30 minuten is die bui overgetrokken.

Wat geweest is...

Nu staat er nog 6-7 Beaufort uit het Zuid Westen. Daarmee wordt de terugtocht een hele zware. Veel schepen moesten de strijd staken, helaas ook velen met schade. Uiteindelijk kwamen er nog 16 deelnemers over de finish lijn. De eerste om 14:00 uur en de laatste om 20:30 uur. Gelukkig was alle schade alleen materieel en waren alle deelnemers ongedeerd afgemeerd verspreid over het gehele Markermeer. 's Avonds bij de prijsuitreiking werden vele verhalen verteld.



Nog een bijdrage via de mail:

Beste Mike,

Het was mijn opzet om bij de uitslagen te zijn, ik ben helaas door de wekker van 22.00 heen geslapen. Daarom wil ik graag iedereen van de organisatie via deze weg bedanken voor deze onvergetelijke dag. Het lijkt mij niet niks om een groot deel van de dag op een hobbelend voor anker liggend schip bij de keerboei en de finish te vertoeven. De wind pakte wel wat anders uit dan voorspeld, maar heb dat toch ervaren als een uitdaging. Dit soort dingen kun je verwachten op het IJsselmeer en Markermeer.

Wat denk ik ook de uitslagen verklaart is dat op het oostelijk deel een hardere wind stond dan het westelijke deel. Degenen die eerst een lange slag naar het westen gemaakt hebben en daarna een lange slag naar het zuiden, hebben de goede keuze gemaakt. Ikzelf heb eerst een lange slag naar het zuiden gemaakt en moest toen opkruizen van

de BVK naar IJM15, daarmee vielen we in de prijzen voor wat betreft wind en golven. Degenen die nog lager bij de Houtribdijk uit kwamen, hadden het

't slechts denk ik met windstoten van 27 m/s. Kan me voorstellen dat velen hiervan gestopt zijn.

Ik heb erg veel lol gehad voor die 25 euro, en ben voornemens om ook volgend jaar weer mee te doen dualhanded indien mogelijk. Zoveel langebaan wedstrijden zijn er niet om eens even lekker te spinnakeren. Nogmaals iedereen bedankt.

Met vriendelijke groet,

**Tetman Faber,
Helleveeg,
WV Flevo**

Dual Noordrace 2013

Datum start: 15-06-2013 tijd: 05:05:00

1	5561	Retrospection	Hunter 707	Michiel Rueter
2	96	Witte Raaf	Waarschip 725	Albert den Herder
3	405	PURA VIDA	Pion	M. E. Brouwer
4	216	Fram	Friendship 28 *1.60	Floris Cornelissen
5	32	Helleveeg	Kolibri 800	Tetman Faber
6	448	Capricorn	Friendship 28 *1.20	F. Seignette
7	1027	Lady Elsa	Cobra 850	Sander Klooster
7	2	Wing	Fellowship 27	S.C.A. Janmaat
7	15	Senang	Fellowship 28	E.G. Kroon
7	906	Manon	Dehler Optima 92	C.G. Stalenhoef
7	3	Pure White	First 211	Erik Scheepmaker
7	406	First Love	First 285	J. Gerrits
7	420	Second wave	Robber III	G.J. Snel

Wat gaat komen...

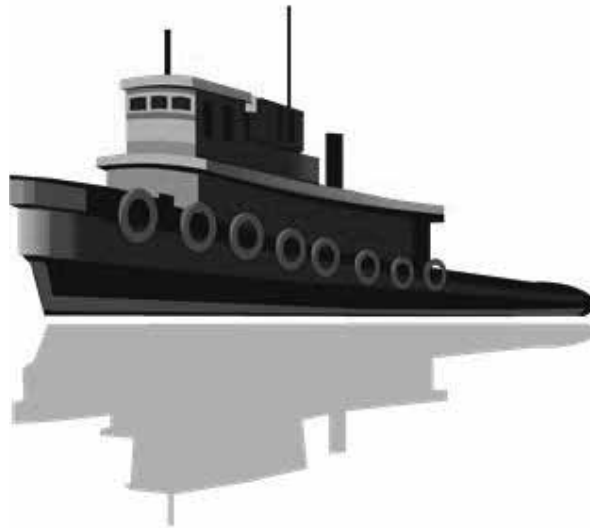
Rondje Polder 7 & 8 september a.s.

Vooraf voor de nieuwe leden uitleg over het Rondje Polder. Het Rondje Polder gaat zoals de naam al zegt om de polder en dan wel te verstaan om de Flevopolders. We vertrekken zaterdagochtend op tijd richting Nijkerkersluis of richting Elburg. Een aantal schepen moet altijd richting Elburg omdat de mast van hun schip te hoog is om onder de Stichtse- en Hollandse brug door te kunnen. De richting wordt bepaald aan de hand van het gegeven uit welke hoek de wind waait. Hierbij wordt vooral gekeken hoe de wind is op het Markermeer of IJsselmeer. Zaterdagmiddag meren we af in de Flevo Marine in Lelystad. Deze haven is gelegen, als je uit de richting Ketelbrug komt, na de voormalige Flevocentrale direct langs de dijk, dus de eerste haven aan bakboord. Komend vanuit het zuiden vaar je na het schutten in de Houtribsluizen door tot de laatste haven aan stuurboord. De ingang ligt tegen de dijk. De Adriana ons clubschip ligt u dan al op te wachten voor het Happy Hour om 17.00 uur. Na dit uur is er voor eten gezorgd (als u zich tenminste heeft opgegeven) in het restaurant. Om 18.30 uur er staat een BBQ op het programma. Wij krijgen daar een zaal voor alleen Flevoleden, dus geen bord op schoot zoals het vorige jaar. Dj. Joost zal voor de muzikale omlijsting zorgen. Zondagochtend vertrekken we om als het kan het rondje vol te maken. We hopen er een gezellig weekend van te maken.

De uitnodiging voor het Rondje Polder is niet alleen voor zeilers. Motorbootvaarders zijn van harte uitgenodigd. Als het grotere vaarwater u niet trekt: via de Flevopolder kunt u ook naar Lelystad varen. Dit is in het verleden wel vaker gedaan, tenslotte zijn we met elkaar watersporters en lid van de watersportvereniging Flevo. Vergeet niet om u op te geven, de lijst hangt in de hal van het clubhuis.

Voor de deelnemers die niet in Harderwijk liggen heeft de organisatie het volgende bedacht. Voor wie op zaterdag 7 september de langste afstand heeft afgelegd, te bewijzen met een op 7 september 2013 gedateerd bonnetje van al is het maar een halfje brood, wacht een beloning. Afstand plaats bon - Flevomarina Lelystad hemelsbreed gemeten is bepalend. Naast eeuwige roem valt er nog iets te verdienen.

**De evenementen
organisatie Everlien
& Antje**



MOTORBOOTWEEKEND 14-15 SEPTEMBER

14-15 september wordt er weer een motorbootweekend georganiseerd.

Waar we heen gaan en wat we gaan doen, maken we nog niet bekend.

Wel gaan we bij aankomst een kleine lunch houden
en tegen de avond een etentje met 3 uur gratis drinken.

Zorg in ieder geval dat er genoeg dieselolie aan boord is,

En neem zeker je goeie muts mee.

Kosten +/- 32.50 per persoon incl.havengeld

Palaver wordt gehouden 13 september om 20.00.00 uur in het clubhuis.

Zondag varen we gezellig in konvooi weer terug.

Opgeven?

Voor 5 september.

Lijst hangt in het clubhuis.

Of bij Gerrit Priem, Willem van de Vis.

Telefoon 06 31969412.

Wat gaat komen...

Woensdagavond Competitie

*Zondag 15 september; laatste wedstrijd en prijsuitreiking
Woensdagavond Competitie 2013.*

Beste deelnemer aan de WAC,

Op zondag 15 september a.s. sluiten we de Woensdagavond Competitie 2013 af. In een aantal klassen zijn er nog behoorlijke verschuivingen mogelijk omdat enkele deelnemers heel dicht bij elkaar zitten qua puntenaantal. Het is dus echt spannend!

Het waarschuwingssein voor de eerste startgroep is op zondag om (ca.) 13.55 uur. De startvolgorde is uiteraard dezelfde als op de woensdagavonden. We hebben dan in totaal 19 wedstrijden gezeild en de winnaars kunnen per klasse worden bepaald. Na afloop van de wedstrijd zal de prijsuitreiking in het clubhuis van W.V. Flevo plaatsvinden.

Het streven is om ong. 18.00 uur te starten met de prijsuitreiking. Afhankelijk van het aantal protesten, die we nog diezelfde middag zullen behandelen, zal de prijsuitreiking mogelijk iets later kunnen starten.

We hopen dat jullie en jullie supporters in grote getale aanwezig zijn zodat we met z'n allen een gezellige middag en avond hebben. Ook is dit de kans om (nader) kennis te maken met schippers en bemanning van de boten die je eigenlijk alleen maar op het water ziet en tegen strijdt maar niet eerder hebt gesproken.

Tot 15 september!

Groet,

**Albert den Herder
& Erik Scheepmaker,
zeilwedstrijdcommissie
W.V. Flevo**

Uitnodiging Wolderwijd Cup 2013

Beste (Wedstrijd)Zeiler,

Ook dit najaar wordt er weer gestreden om de wisseltrofee 'De Wolderwijd Cup' die vorig jaar door WV Zeewolde is gewonnen. Dit jaar willen we uiteraard de schaal in Harderwijk krijgen en daarom nodigen we je uit om ook voor dit evenement in te schrijven!

De Wolderwijd Cup is een losstaand evenement waarbij alleen de klassering voor deze dag geldt. (De puntentelling van de Woensdag Avond Competitie telt dus niet mee!) Er wordt gevaren voor een individueel klassement en voor een verenigings klassement; de Wolderwijd Cup. De vereniging met de beste klassering mag de wisseltrofee 'de Wolderwijd Cup' gedurende een jaar in haar prijzenkast in het clubhuis tentoonstellen.

Kortom; een uitgelezen evenement om bijvoorbeeld een keer een wedstrijd (mee) te varen of (toch) een keer onder spinnaker in te schrijven en te varen! Na afloop is de prijsuitreiking en ruime gelegenheid om na te praten onder het genot van een drankje. Ook deze keer sluiten we af met een maaltijd.

Datum: *zaterdag 28 september*

Programma Wolderwijd Cup 2013:

Start: 1^e start om 10.00 uur (voorbereidingssein 09.55 uur)

Locatie: Wolderwijd.

Baan: nader te bepalen. (Wedstrijdbepalingen en banenkaart volgt.)

Er zijn geen kosten aan de inschrijving verbonden.

Prijsuitreiking: Op zaterdag 28 september bij WV Flevo.

Na afloop van het evenement zal er een maaltijd worden geserveerd.

De kosten voor de maaltijd zijn € 12,50 per persoon en moeten vooraf worden overgemaakt op bankrekeningnummer 34.75.96.894 t.n.v.

H.E Scheepmaker o.v.v. Naam, scheepsnaam en aantal personen.

Wat gaat komen...

(TIP! Schipper: Dit is een uitgelezen mogelijkheid om je bemanning te bedanken!)

Opgeven voor de wedstrijd en de maaltijd (met aantal personen) kan d.m.v. een e-mail aan Erik Scheepmaker (erik-scheepmaker@hetnet.nl)

Tot 28 september!

Groet,

**Albert den Herder
& Erik Scheepmaker
zeilwedstrijdcommissie
W.V. Flevo**

Matchrace Event

Matchrace Event zaterdag 19 en zondag 20 oktober a.s.! (Let op: er is per dag plaats voor maximaal 6 teams!)

Beste Zeiler,

Het Matchrace Event van oktober 2012 was een dermate groot succes dat een vervolg niet uit kan blijven! We wilden dit evenement in maart van dit jaar plaats laten vinden maar de slechte weersomstandigheden, met zeer strenge vorst en zeer harde wind, noopten ons het evenement af te gelasten. Maar wat in het vat zit verzuurd niet!

Op zaterdag 19 en zondag 20 oktober willen we iedereen (alsnog) de kans bieden om zelf te Matchracen! Het evenement staat uiteraard ook open voor de teams die eerder hebben meegedaan. Er kunnen per dag 6 teams meedoen. De inschrijving staat ook open voor leden van WV Zeewolde. Inmiddels hebben de eerste deelnemers zich al gemeld; waaronder het winnende team van de editie 2012!

Wat is Matchracen?

Bij het Matchracen varen slechts twee boten tegen elkaar en in iedere wedstrijd wordt je dus eerste of laatste. Het bijzondere van Matchracen is dat het niet uitmaakt hoe snel je rond de baan gaat, zolang je de andere boot maar achter je houdt.

Dit in tegenstelling tot het varen in een vloot (met meerdere boten) waar een één-tegen-één gevecht vaak ten koste gaat van het resultaat. Matchracen staat garant voor heftige boot tegen boot gevechten, omdat de tegenstanders elkaar 'opzoeken' en de confrontatie aangaan.

Met behulp van voorrangsregels en tactische manoeuvres wordt geprobeerd de tegenstander in het nauw te brengen, hetgeen vaak resulteert in hele intensieve spectaculaire wedstrijden.

Het belooft een spannende en intensieve dag te worden omdat elk team een match tegen een ander team (de zogenaamde Round Robin) moet varen.

Ook voor toeschouwers is er veel te zien en is de spanning waarschijnlijk te voelen omdat de wedstrijden bij het havenhoofd worden gevaren. Het evenement is dus vanaf de wal goed te volgen.

Matchracen is dus niet alleen leuk om te doen, het is hierdoor ook heel leuk om naar te kijken! We nodigen je daarom uit om langs te komen op de haven*.

Om jullie alvast in de stemming te brengen:

de trailer (gemaakt door Hans Oordt):

<http://www.youtube.com/watch?v=Zn06xsoWhms>

de film (eveneens gemaakt door Hans Oordt):

<http://www.youtube.com/watch?v=3k5gAo06Ojw>

Maximaal 6 teams kunnen deelnemen,

Een team bestaat uit 4 personen (minimaal en maximaal!).

* zoals we hebben kunnen lezen starten de werkzaamheden aan onze haven na de bouwvak. Dit kan betekenen dat we mogelijk moeten uitwijken naar een andere locatie als er geen wedstrijd baan uitgelegd kan worden. Houdt daarom de berichtgeving voor het Event in de gaten!

Wat gaat komen...

*Varen met FOX 22**

Kosten: € 50 per team (voor de gehele dag, exclusief eten/drinken)

Agenda (voorlopig)

Aanvang: 9.00 uur: Welkom/presentatie Matchracen.

Matchracen: 10.00 uur start competitie. Einde dag wordt de finale gevaren.

ca. 17.00 uur afsluiting. (Eindtijd is onder voorbehoud.)

Locatie** : Clubhuis WV Flevo/De Knar. (Het clubhuis is de gehele dag geopend.)

Inschrijven per e-mail bij erik-scheepmaker@hetnet.nl

Bij de inschrijving aangeven of je met een compleet team (van 4 personen = minimaal en maximaal aantal personen) of individueel wil deelnemen. (Uit individuele deelnemers zal een team worden samengesteld of een plaats worden gezocht binnen de andere teams.) Ook s.v.p. aangeven of deelname met het team voor zaterdag en/of zondag geldt.

De zeilwedstrijdcommissie behoudt het recht om bij een gering aantal inschrijvingen het evenement op één dag te verzeilen.

Tot 19 en 20 oktober (als deelnemer of als toeschouwer)!

Groet,

**Albert den Herder
& Erik Scheepmaker
zeilwedstrijdcommissie
WV Flevo**

*Het Matchrace Event wordt ook dit keer in nauwe samenwerking met De Randmeren zeilschool & bootverhuur georganiseerd.

** zoals we hebben kunnen lezen starten de werkzaamheden aan onze haven na de bouwvak. Dit kan betekenen dat we mogelijk moeten uitwijken naar een andere locatie als er geen wedstrijd baan uitgelegd kan worden. Houdt daarom de berichtgeving voor het Event in de gaten!

Vis / Mosselavond



26 Oktober
20.00 uur

-:-
Clubhuis
WV Flevo

Zoals vanouds als sluitingsavond van het zomerseizoen de vis/mosselavond.

Kosten: mosselen € 12,50 p.p.
vis € 8,00 p.p.

Voor deze prijs krijgt u mosselen of een gebakken visje naar keuze, stokbrood en toebehoren. Voor een drankje is de bar open. In verband met de inkoop is het noodzakelijk dat u het reserveringsformulier invult en opstuurt naar:

Postbus 333, 3840 AH Harderwijk, of faxen: 0341-419686 of afgeven bij het havenkantoor. De inschrijfdatum sluit op 20 oktober.

Naam

Adres

Pc + woonplaats

Aantal pers.
voor mosselen

Aantal pers.
voor vis



Wat gaat komen...

Wintercursus

Als je inmiddels 38 jaar (mee) vaart en je echtgenoot heeft alle vaarbewijzen en heeft bewezen een goed zeeman te zijn, is er niet de noodzaak voor jou om aan de studie te gaan. De discussie hierover voerden we op een zeker moment onder het genot van een borrel aan boord van de Utopia. De Utopia, het schip van Jo die al een aantal jaren 's winters cursus geeft. Okay, ik ga komende winter de cursus Vaarbewijs 1 en gelijk maar 2 doen. Dat stond en zo geschiedde het dat ik winter 2012/2013 op cursus ging. Dat het zo leuk en interessant zou zijn had ik niet gedacht. Omdat ik uit het jarenlang varen de nodige praktijk opgedaan heb was er toch nog wel het één en ander dat ik niet wist. Overigens ook een aantal zaken waarvan ik dacht: wat moet je daar nu mee? Maar bewijzen gehaald en ik kan het iedereen aanbevelen, maar vooral de (mee)varende echtgenoten DOEN. Als opfriscursus kan het ook geen kwaad iets aan de theorie te doen. De informatieavond voor de cursussen van de komende winter wordt gehouden op 19 november 2013 aanvang 20.00 uur in het verenigingsgebouw op de jachthaven. Jo deLooff en Meindert de Jong zullen u dan informeren over de cursussen: Vaarbewijs 1 & 2, Theoretische Kustnavigatie, Marifonie en Marcom B.

Voor u gelezen in de Telegraaf juni 2013 en letterlijk overgenomen:

Seniorenrijbewijs. Den Haag, Senioren kunnen voortaan blijven varen zonder dat ze opnieuw examen hoeven doen voor hun vaarbewijs. Ook het verlengen van het rijbewijs voor 75-plussers wordt eenvoudiger. Dat heeft minister Schultz (Infrastructuur) bekendgemaakt. De seniorenkeuring wordt niet geheel afgeschaft voor automobilisten.

Iets duidelijker is het verhaal van het Watersportverbond en sluit aan op de bovenstaande artikelen.

Verplicht vaarbewijs onnodig

Binnenvaartschippers, de Koninklijke Schuttevaer kondigde op woensdag

10 juli 2013 aan het Klein Vaarbewijs verplicht te willen stellen voor iedereen in het bezit van een vaartuig. Koninklijke Schuttevaer wil hiermee de veiligheid op het water verhogen. Het voorstel komt na een aantal ongevallen waarbij beroeps- en pleziervaart betrokken waren. Het Klein Vaarbewijs is nu verplicht voor iedere bestuurder van een vaartuig dat sneller vaart dan 20 km./uur en/of langer is dan 15 meter.

Minimale veiligheidsrisico's op het water

"Er gebeuren gemiddeld vijf dodelijke ongelukken per jaar, waarvan de meesten in de beroepsvaart", vertelt directeur Maurice Leeser van het Watersportverbond. Het overgrote deel van de dodelijke ongelukken in de pleziervaart zijn gaslekkages aan boord. Er zijn geen statistieken bekend, waaruit blijkt dat watersporters zonder vaarbewijs vaker betrokken zijn bij ongelukken. Het Watersportverbond heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangedrongen de statistieken omtrent ongelukken beter te registreren. Minister Schultz van Haegen heeft dit verzoek afgewezen, omdat de veiligheidsrisico's op het water zo minimaal zijn, dat zij niet opwegen tegen de extra administratieve handelingen.

Niet de oplossing

Het verplichten van het Klein Vaarbewijs is volgens Maurice Leeser niet de oplossing. Leeser pleit wel voor de bevordering van veiligheid op het water. Zo investeert het Watersportverbond met het project: "Varen doe je samen" in de veiligheid op het water. "We kunnen de focus beter leggen op het scheiden van verkeersstromen, beter waarschuwen bij gevaarlijke plekken en het geven van voorlichting", aldus Leeser.

Watersportverbond staat open voor samenwerking met de beroepsvaart

Het voorstel van de Koninklijke Schuttevaer heeft betrekking op een probleem van een aantal drukke vaarwegen in Nederland. Het aantal booteigenaren dat hier gebruik van maakt is relatief gering. Door de invoer van een landelijke verplichting worden alle watersporters getroffen. Terwijl de veiligheid op het water landelijk als zeer goed aangemerkt staat. Maurice Leeser maakt zich hard om lokale problemen lokaal aan te pakken door betere voorlichting en extra maatregelen ter plaatse. Het Watersportverbond staat open voor een samenwerking met de beroepsvaart, maar verwerpt het voorstel van de Koninklijke Schuttevaer

Wat gaat komen...

om het Klein Vaarbewijs verplicht te stellen.

Veiligheid voorop

Veiligheid staat ook bij het Watersportverbond voorop. Maurice Leeser is een groot voorstander van verantwoord varen.

De redactie wil toch wel wijzen op het feit: kennis is nooit weg. Wat te denken van een mooie zondagmiddag op het dan zeer drukke Wolderwijd. De beroepsschipper komende vanuit Nijkerk met als bestemming Harderwijk zit met gekromde tenen achter zijn joystick als hij dit laatste water over moet steken. Links, rechts, voor en achter vliegen de motor- en zeilbootjes hem voorbij. De rem op zijn schip werkt niet zo als bij een auto. Veelvuldig gebruik makend van zijn luchthoorn maakt dat er geen aanvaring ontstaat. Arme schipper, bezig om zijn dagelijks brood te verdienen. Het volgen van een cursus Klein Vaarbewijs zou voor heel veel watersporters geen overbodig luxe zijn.



Hoedo lente...

Woensdagmiddag 22 mei.

Men neme een wollen borstrok, daaronder een lange gebreide onderbroek, een extra trui en de pas gewassen handschoenen worden weer uit de kast gehaald. De moderne zeiler trekt natuurlijk gewoon zijn/haar thermo ondergoed aan en de perfect geprepareerde zeilkleding. Want koud is het. De vorige woensdagavond kon ik op het laatst bijna de finishtijden niet opschrijven zo koud waren mijn handen. Dat zal mij niet meer gebeuren.

Er staat een stevige bries als we om 18.30 uur met de Adriana, het Flevo startschip, de haven verlaten. Eenmaal op het Wolderwijd komt al gauw de Rib van Zeewolde langsij om een boei op te halen. Ook de Rib van Flevo brengt een boei weg en legt de startvlag in positie. Inmiddels hebben Bas, de wedstrijdleider voor vandaag, met Willem, onze wedstrijdleider, bekeken welke baan er gevaren gaat worden. Het wordt baan 7. De wedstrijd wordt aangemeld bij de Meldpost IJsselmeergebied, en Peter de kapitein van de Adriana zoekt de juiste positie op en gooit het anker uit. Dan begint het melden van de deelnemende schepen bij de Adriana. Een vinkje achter het desbetreffende schip zodat we later precies weten of iedereen binnen is. Helaas vergeten we de marifoon op 10 te zetten. Na de wedstrijd bleek dat twee deelnemers het startschip opgeroepen hadden om zich af te melden.

Op de juiste tijden worden startseinen gegeven en de strijd brandt los. Tijdens een bui wordt de wind even iets harder, wat de oorzaak is dat twee schepen opgeven. Eén van de kleine open boten een 470 surft over het water, een prachtig gezicht. Wij gaan anker op en brengen de Adriana op de finish plaats. Net als het eerste schip komt finishen blijkt het anker te krabben. Onze Peter weet het startschip toch op positie te houden en dan wordt het even hard werken. Het ene bemanningslid blaast op de sloopstoeter, één roept de tijd, in minuten en seconden!, en ik mag de juiste tijd bij het juiste schip noteren. Met vandaag geen koude handen.

Als alle schepen gefinisht zijn hebben de twee Rib's de boeien al uit het water gevisst en kan ik de wedstrijd afmelden bij dezelfde Meldpost IJsselmeergebied. Deze keer moet Flevo de uitslagen uitrekenen, om de drie weken wisselt dit. Ik vaar mee met de Adriana naar de haven.

Hoezo lente...

Soms sloop ik mij in op de Rib, maar dat is me ditmaal te koud. Aangekomen in het clubhuis geef ik de uitslagen lijst aan Erik en Albert, die aan het werk kunnen. Ik bestel een warme chocolademelk met een borrel om weer warm te worden. De biertjes en de bitterballen vinden gretig aftrek. De meeste deelnemers blijven wachten tot de uitslagen bekend zijn. Voor de baromzet is dit niet verkeerd en soms verdenk ik de wedstrijdleiders ervan dat zij het met de clubhuiscommissaris op een akkoordje gegooid hebben. Maar dat lijkt alleen maar zo. En zo is de vierde onderlinge zeilwedstrijd weer tot een goed einde gebracht.

AMB

Klaar voor het grote moment



De doop van een boot

Het gebeurt niet iedere dag dat er in onze jachthaven een boot gedoopt wordt. Op zaterdag 1 juni was het zover. De sloep van onze zoon en schoondochter werd feestelijk te water gelaten. Een aantal jaren geleden had zoon Hans al een Eurosloep van 7.80 m. gebouwd. Een pakje ijzeren platen precies op maat, een aantal maanden lassen, daarna timmeren, schuren, plamuren en schilderen en zo werd de Lynn Louis in 2003 te water gelaten. Met dit scheepje heeft hij veel plezier gehad, maar toen het gezin uitgebreid werd met 3 kindjes was de ruimte toch wel heel erg klein.

De Lynn Louis werd verkocht. Inmiddels had Hans een polyester reddingsloep gekocht waar overigens wel wat gaten inzaten, maar daar was de prijs ook naar. De gaten werden gedicht en het opbouwen kon beginnen. Er moest ook een klein kajuitje opkomen zodat je indien nodig beschut kunt zitten. Voorjaar 2013 kwam er een ligplaats beschikbaar, maar de boot was nog niet klaar! Wat te doen? De ligplaats niet accepteren betekent weer onder aan de wachtlijst geplaatst worden.

De ligplaats is er dus moet de boot vaarklaar gemaakt worden. Voor het schuren en plamuren wordt hulp gezocht en gevonden. Laten we hem Theo noemen. Theo schuurt, plamuurt, schuurt en plamuurt. Dan komt de vraag welke kleur de sloep moet krijgen. Zoon Tom van 4 vindt goudkleurig wel mooi om een dag later voor alle kleuren van de regenboog te kiezen. Het wordt geen Greenpeace boot maar er wordt gekozen voor dezelfde kleur als de vorige boot nl. bordeaux rood. Nu nog een naam. De vorige boot droeg de namen van Hans' neef- en nichtje en werd dus de " Lynn Louis." Nu Hans zelf 3 kindjes heeft, Tom, Lotte en Bart zou het leuk zijn daar iets mee te doen. De eerste twee letters van iedere naam zou worden: Toloba, of Baloto of iets dergelijks. Nu is "boot" of "schip" in het Frans: Bateau. Als je het schrijft zoals je het uitspreekt wordt het "Bato". Dat zijn dus de eerste twee letters van de namen van de jongens.

Nu plakken we Lotte er achter en is de naam geboren " BATO LOTTE". Op deze manier komen veel scheepsnamen tot stand. Als de kindertjes de kinderchampagne gedronken en tegen de boot gegooid hebben (wel in deze volgorde) wensen ze de boot en de bemanning een behouden vaart en laat Erry de havenmeester het schip te water. Natuurlijk wordt eerst gekeken of alles dicht is en dan kan de eerste proefvaart gehouden worden.

“ What’s in a name” ?

“What’s in a name”? oftewel vrij vertaald: “Wat zegt een naam”? Dat vraag je je weleens af bij wat je zoal tegenkomt als bootnaam. Wat te denken van: “Pelops”, “@Last” (niet meer origineel zo vaak zie je het), “Ribo”, of hoe kom je aan “Rembrandt”? In Duitsland kwamen we een Nederlandse platbodem tegen met de naam: “Jachtende slak”. Ook bij “Klipuu” vroegen we ons af hoe kom je erop.

Makkelijker was het in Burgstaaken op het eiland Fehmarn, daar lag de “Lino P”, had zomaar “Lino B” kunnen worden. Maar wat te denken van: “Under my skin”? Een geluk dat de communicatie tegenwoordig niet meer alleen via de marifoon gaat. Je zult zo’n naam maar moeten spellen. Wat ook een heel leuke was: “Deropuit”. De redactie vraagt zich af: Hoe heeft u de naam van uw schip gekozen? Wij zijn hier erg benieuwd naar en willen uw verhaal graag in ons clubblad plaatsen.

De redactie

Dit kom je dan zomaar tegen...



Kalender 2014

OPROEP aan onze leden!

2013

2014 FLEVO
staat uw foto
in onze nieuwe kalender?

Voorwaarden, relatie FLEVO- watersport- Randmeren
Min. kwaliteit: 1 MB. Voor 1- okt. inzenden naar:
redactie@wvflevo.nl

Vakantie 2013

John en Antje Meijer

Wij varen met een Spiegelkotter de "Helena Louise" van 12.00 meter, met een diepgang van 1.50 m. en voorzien van een mast waaraan een steunzeil gehesen kan worden. Verder hebben wij als apparatuur een marifoon, een stuurautomaat, een kaartplotter en een radar.

Na de doop en het te water laten van de sloep van onze zoon en schoondochter is onze vakantie begonnen. Uitgezwaaid door de hele familie maken we zaterdag 1 juni om 11.00 uur de lijnen los. Omdat de Elburger brug van 12.30 tot 13.00 uur gesloten is doen we heel rustig aan. De wind is niet alleen Noord 5-6 Bft. maar neemt ook nog eens erg koude lucht mee. De zon laat zich vandaag niet zien. We besluiten om niet via het IJsselmeer en het Prinses Margrietkanaal naar Groningen te varen maar gaan het Ramsdiep op om zo via Meppel en Assen in Groningen te komen. Af en toe valt er een druppel regen, gisteren leek de zomer er echt aan te komen, vandaag gaan we weer terug naar de herfst. We komen weinig schepen tegen en daar heeft het weer zeker schuld aan. We meren om 17.00 uur af in Zwartsluis.

Zondag 2 juni lijkt een mooie dag te worden. De zon staat aan een bijna wolkenloze hemel als we om 08.00 uur losgooien. Precies om 09.00 uur zijn we bij de eerste brug die voor ons moet draaien. We hebben de mast gestreken om zo onder een aantal bruggen die hoog genoeg zijn door te kunnen varen. De wind is nog stevig en ook de temperatuur mag nog wel een beetje stijgen, maar het is nog vroeg. Als ik een bewoond ooievaarsnest fotografeer lopen daaronder net drie hertjes vanuit de bosrand het weiland in. Heel bijzonder! De eerste sluis is de Paradijssluis. Hoe zou men aan die naam gekomen zijn? Zoeken we nog weleens op. Na dit sluisje volgt een spoorbrug en als we op de knop drukken horen we dat deze over 5 minuten open gaat. Op deze prachtige zondag meren we af in Dieverbrug, tussen een sluisje en een brug. Maandagochtend liggen we even voor 9 uur voor de brug. Helaas, het sluisje wordt eerst bediend, dus een kwartiertje geduld. Totaal liggen er 6 sluisjes in de Drentsche Hoofdvaart om een hoogteverschil van 12 meter te overbruggen. De hoeveelheid bruggen is ook niet mis en moeten bijna allemaal bediend worden. De sluis/brugwachters rijden met ons mee en bedienen een aantal bruggen. Je moet er dus wel de tijd voor nemen, tevens is er tijdens

lunchtijd geen bediening. Op deze eerste dag van de week varen wij door tot aan het einde van de vaarweg en liggen zo midden in de stad Assen, het is dan 14.00 uur. We buigen ons over de weersberichten voor de komende week, en dan vooral wat de wind gaat doen. Via internet raadplegen wij de site Windguru. Een voordeel van het digitale tijdperk waarin wij leven. Ons reisdoel voor deze zomer is de Lübecker Bocht in Noord Duitsland. De Hanzesteden zoals Travemünde, Lübeck, Wismar en meer van dit soort steden willen we bezoeken. Het is de bedoeling dat we boven de Duitse Waddeneilanden, dus over zee, naar Cuxhaven gaan, vandaar via Brunsbüttel en het Kieler Kanaal, oftewel het Noord-Oostzeekanaal naar de Oostzee. Dan gaan we na de Kieler Bocht stuurboord uit. Maar zover is het nog niet, we liggen nu nog in Assen.

Dinsdag 4 juni. We vertrekken op tijd. Op bijna alle sluisjes staan kunstwerken. In het boekwerk dat wij bij de eerste sluis ontvangen staan veel wetenswaardigheden over deze kunstwerken. Zo is er een kunstwerk dat uit twee vergulde emmertjes bestaat. Ze hangen aan een soort weegschaal. De sluismeester vertelt ons met een knipoog dat dit kunstwerk als symbool staat voor de verhouding tussen werknemer en werkgever. Mag u raden naar welke kant de balans doorslaat. Het echte verhaal is als volgt: De ontwerper Guido Geelen wil hiermee zeggen: het op en neer gaan van het water in de sluis. Maar als u denkt: Oh, twee emmertjes water halen, kan dat ook. Ik las nog een andere leuke tip: heeft u wel eens gehoord van ritsen in de sluis? Het eerste schip aan stuurboordzijde in de sluis, het tweede aan bakboord, enz. Nu is de grap dat er meestal niet meer dan 2 tot 3 scheepjes in de sluis passen. Maar toch...

We komen nu de stad Groningen van een andere kant binnen en varen langs het prachtige stationsgebouw met het Peerd van Ome Loeks en het excentrieke Gronings Museum voor we afmeren in de Oosterhaven. De wind die nog steeds stevig waait, is, als we de volgende ochtend opstaan gaan liggen. Via Windguru, een al eerder genoemde site, bekijken we de weersvoorspelling voor de komende drie dagen. Zoals het er nu uitziet prima weer om over zee naar Cuxhaven te varen. De bruggen over het Eemskanaal van Groningen naar Delfzijl draaien allemaal vlot. Plannen zijn er om veranderd te worden en dat blijkt maar weer. In Delfzijl treffen we Arie en Afke v.d. Meijden waarmee we in 2011 de reis naar Noorwegen

maakten. Zij gaan dit jaar naar Denemarken, huren daar een auto en gaan dan op bezoek bij broer Hans in Noorwegen. Ons reisdoel, zoals al geschreven, is de Lübecker Bocht en daarom besluiten we om samen tot het einde van het Kieler Kanaal op te varen. Dat betekent voor vandaag dat we om 19.15 uur Delfzijl verlaten om met de stroom mee de Eems op te varen en dus voorlopig binnendoor te gaan. Bij de sluis van Leer een kleine 3 uur later meren we aan de buitenzijde af, om de volgende ochtend zo weg te kunnen varen. Voor vandaag staan er drie sluisen op het programma en dan varen we al op het Küstenkanaal. Het oponthoud bij deze sluisen is totaal zeker 4 uur. Dit heeft alles te maken met de beroepsvaart die uiteraard voor gaat. We passeren de stad Papenburg met als grootste werkgever de Jos. L. Meijer Werf. Hier worden cruiseschepen gebouwd. We waren hier al eens met Flevoleden op bezoek. Wat altijd opvalt is dat de rivier de Eems er heel modderig uitziet. Eén van onze kinderen zei ooit: "Mam, het is net hopjesvla". We meren vandaag af in Surwold, dat ligt ongeveer 13 kilometer van het begin van het 70 kilometer lange Küstenkanaal. Het was vandaag echt een zomerse dag wat we niet meer gewend zijn.

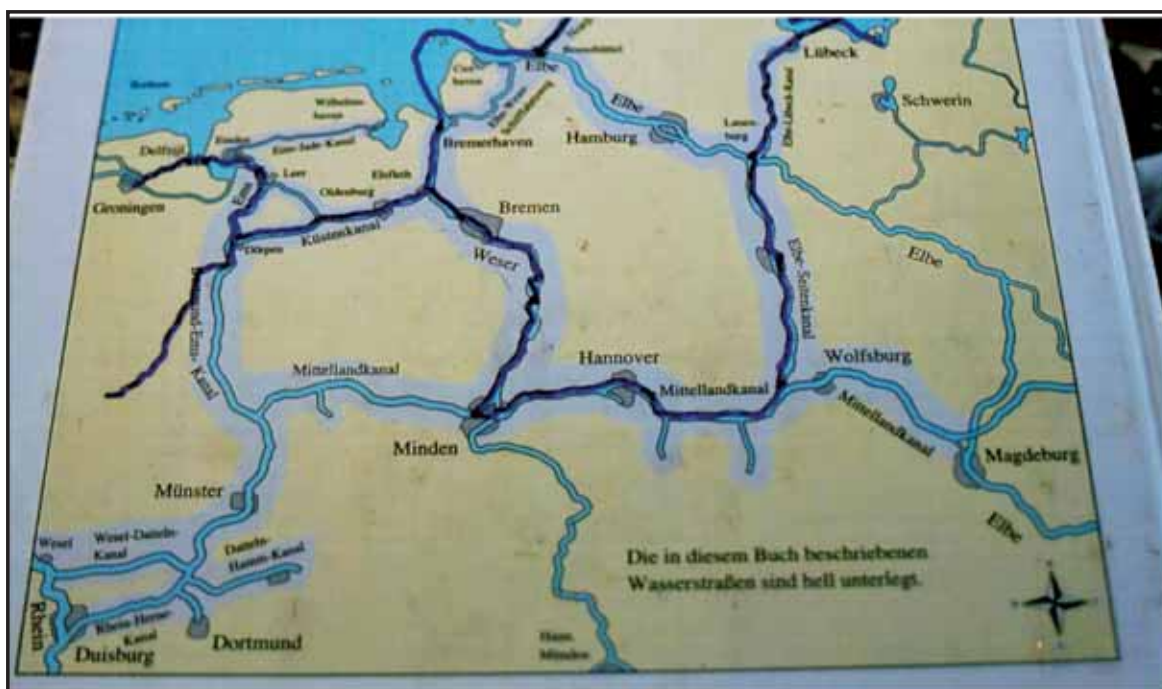
Vrijdag 7 juni verlaten we op het gebruikelijke tijdstip van 09.00 uur het gezellige en van alle gemakken voorziene jachthaventje Surwold. Vandaag gaan we tot Oldenburg. Het Küstenkanaal is een beetje een saai kanaal. Soms aan de stuurboordzijde dan weer aan bakboordzijde een drukke verkeersweg. Het verkeer is niet altijd te zien maar zeker wel te horen. Opvallend zijn de talrijke in bloei staande rododendrons die af en toe tussen de bomen door te zien zijn. Vooral de kleur lila is overheersend. Dat het bij sluisen ook anders kan dan de voorgaande dag bewijst de sluis bij Oldenburg., Als we ons melden staat de sluis al open en maakt de sluismeester even later excuses omdat hij het licht nog steeds op rood heeft staan. Deze sluis van 102x12 meter schut alleen voor ons de Helena Louise en de Osprey. Direkt na de sluis ligt aan stuurboord de Oldenburger Yachtclub. Voor 15 euro incl. water en elektriciteit brengen wij hier de nacht door. Zaterdag 8 juni kunnen we pas rond 16.00 uur vertrekken om op de Untere Hunte de stroom mee te krijgen. We komen dan op de Weser en gaan daar stroomafwaarts tot Bremerhaven. We denken en hopen geen last te krijgen van het zeer hoge water waar het zuiden en zuid-oosten van Duitsland zoveel hinder van ondervindt.

We maken om 14.45 uur los en vragen om een brugopening om Oldenburg te verlaten. Daarna komen we voor een spoorbrug die om 15.40 uur draait. De zon schijnt nog steeds en net als iedere middag om deze tijd trekt de wind aan. De 25 km. lange Untere Hunte mondt uit in de Weser. Dan gaat het verder stroomafwaarts naar Bremerhaven. Met een snelheid van gemiddeld 15 km./uur leggen we de totale afstand van vandaag in 4 uur af. Er ligt 1 zeilboot afgemeerd en wij vragen deze Duitse schipper om een weerbericht. "Nu luisteren op kanaal 25, het weerbericht komt eraan". Het ziet er goed uit voor morgen: een zwakke tot matige NW wind. Dat wordt op tijd opstaan. De Helena Louise moet dit laatste stuk buitenom. Twee jaar geleden zijn we op de terugweg uit Noorwegen binnendoor gegaan via Bederkesa en Otterndorf, maar dat is niet goed bevallen. Met onze 1.50 m. diepgang raakten we diverse keren onder water liggende boomwortels, althans we gingen er maar vanuit dat het boomwortels waren, zien konden we het niet maar voelen wel. Niet prettig. Omdat het weerbericht zo goed is vaart de Osprey met ons mee. Om 06.00 uur de lijnen los. Het is nog ongeveer 3 uur afgaand tij en dat hebben we precies nodig om met opkomend tij de Elbe op te varen. De wind is inderdaad zwak tot matig, de zon zien we pas aan het einde van de dag en als we na 3 uur varen de koers verleggen wordt het pas echt rollen en stampen. Niet van de wind van nu, maar de al dagen uit het noorden komende wind en stroom van nu veroorzaken dit beeld. Pas als we de Elbe opvaren wordt het beter. Vlak voor het sluizencomplex van Brunsbüttel komt ons een groot werkschip van Boskalis, de Barent Zanden, tegemoet. Aan de boeggolf is te zien dat het diepgeladen is en dat het er goed de sokken in heeft. Arie roept ons op: "Ze zijn op weg naar Harderwijk, vandaar het groot materieel en de snelheid". Het zou toch eens waar zijn!! Na een half uur wachttijd mogen we de sluis in. We meren om 15.45 uur af in de jachthaven van Brunsbüttel. Nog 100 km. en we zijn op de Oostzee.

Maandagochtend doen we eerst nog wat boodschappen alvorens we om 09.45 uur vertrekken. Een mooie plek deze jachthaven, gelegen naast de ingang van de grote sluis. Zeeschepen varen in en uit en het is fascinerend om te zien hoe groot zij en hoe klein wij zijn. Op deze mooie zonnige dag komen we de nodige zeeschepen tegen, met als thuishavens: Madeira, Monrovia, Klaipeda maar ook Delfzijl en Groningen.

We varen vandaag tot Rendsburg en hebben dan 66 km. van het bijna 100 km. lange Kielerkanaal afgelegd. Dinsdagochtend lopen we nog even die Altstadt in, kopen een vers broodje en varen dan weg. Aan het Kielerkanaal net buiten Rendsburg is een bunkerstation. De Osprey neemt daar een paar honderd liter diesel in, wij wachten op een misschien wat betere prijs. Als we het Kielerkanaal opvaren is er wat bewolking, maar eenmaal afgemeerd aan de andere kant van het sluisencomplex in Kiel-Holtenau breekt de zon echt door. Nadat de havenmeester de volgende ochtend om 07.00 uur met een luide klap op het dek de bemanning van de Osprey gewekt heeft voor het havengeld (!) maken we om 09.00 uur de lijnen los. We nemen afscheid van Afke en Arie. Het was gezellig om een paar dagen met elkaar op te varen. Het is prachtig weer, de zon schijnt en de wind is zoals beloofd zwak tot matig uit een Z-ZO richting. Er zijn vandaag geen militaire oefeningen dus kunnen we een rechte koers naar Heiligenhafen varen. We meren om 14.45 uur af bij het tankstation in de jachthaven. De prijs: 1,60 euro per liter. We kopen er 100 liter en zien later wel weer verder. We lopen even naar het stadje waar niet veel te doen is. Later eten we in een leuk restaurantje aan de jachthaven.

De route...



Als ik de volgende ochtend het bonnetje nog eens bekijk valt mij op dat de prijzen op de menukaart exclusief 19% b.t.w. of zoals de Duitsers zeggen Mehrwertsteuer geprijsd zijn. Ik weet zeker dat dat in Nederland maar ook in Duitsland niet gebruikelijk is.

Donderdagochtend vertrekken we uit een grijs Heiligenhafen en zetten koers naar de brug die het eiland Fehmarn met het vasteland verbindt. We zien heel af en toe de zon maar krijgen ook geregeld een buitje regen over ons heen. Afgemeerd in Burgstaaken lopen we naar de havenmeester. Deze zetelt in een container en ook douches en toiletten zijn daar gehuisvest. Daar is overigens niets mis mee, het is alleen allemaal een beetje sjofel. Met zo'n grijze regenachtige dag is het tijd voor een boek, wat schrijven en bekijken waar, als het weer goed is, de reis morgen naar toe gaat. De volgende ochtend waait het dat het rookt, zeker windkracht 6/7. Ik loop naar de havenmeester want het is echt een dag om de was te doen. Helaas, de wasmachine is kapot en er is geen nieuwe aangeschaft. Waarom had ik daar al zo'n donkerbruin vermoeden over? Dan moet de was nog maar een dag wachten. We pakken om een uur of elf de fietsen en gaan naar Burg, ongeveer 3 kilometer vanaf de jachthaven. Het is een zeer toeristisch dorpje met maar één hoofdstraat waar aan beide zijden restaurantjes, kledingwinkels en souvenir winkels elkaar afwisselen. We fietsen terug naar de haven en hebben in ieder geval een frisse neus gehaald. De wind is zoals beloofd afgezwakt en de bedoeling is dat we morgenochtend op tijd vertrekken. Het reisdoel is dan Grömitz, aan de Lübecker Bucht. Als je onder de Fehmarnbrug door gevaren bent zoals wij gedaan hebben en naar het zuiden vaart steek je a.h.w. de Mecklenburger Bucht/Lübeckerbucht over. Dit vaarwater is ongeveer net zo groot als het IJsselmeer en daar liggen een aantal Hanzesteden aan.

We vertrekken zoals gezegd de volgende ochtend om 06.00 uur omdat de weersvoorspelling niet helemaal duidelijk is v.w.b. de windsterkte. De drie uur die we nodig hebben om van Burgstaaken in Grömitz te komen leveren geen bijzonderheden op. De goed geoutilleerde haven van Grömitz is van alle gemakken voorzien en voor 2 euro heb ik de was schoon. We lopen een eind langs de boulevard, de strandstoelen staan er een beetje verloren bij. De zon schijnt maar het waait ook stevig dus niet veel klandizie voor de strandstoelverhuurders.

Aan het einde van de middag wordt de lucht inktzwart. We liggen in een box en er komt er een zeer dreigende lucht op ons af. Het begint te waaien en een geluid als van een naderende trein zwelt aan. De masten van de zeilboten in boxen voor ons waaien van stuur- naar bakboord, meer dan 45 graden. Een aanzwellend geluid raast over ons heen en dan begint het keihard te regenen. Zoiets hebben wij nog nooit meegemaakt. Na deze bui schijnt de zon alsof er niets gebeurt is.

Zondag 16 juni hebben we maar een klein tochtje op het programma staan. De volgende haven Neustadt ligt slechts 15 km. verder. We varen door tot midden in het stadje en meren aan de kade af. Het is duidelijk te merken dat het zondag is, veel dagjesmensen die de schepen aan de kade bekijken, waarbij wij natuurlijk de dagjesmensen begluren. Op de eerste dag van onze derde vakantieweek verlaten we Neustadt en gaan op weg naar Wismar. Er staat weinig wind en er zijn dus geen golven. Er zijn ook bijna geen andere "Sportboten" op het water. Nog geen vakantietijd? Maar ook bijna geen andere Nederlandse schepen zijn wij tot nu toe tegen gekomen. De vaartijd naar Wismar is ongeveer 5 uur, waarbij we "economische speed" varen, d.w.z. bij 1400 toeren lopen we 13,5 km./uur. Om nog even terug te komen op het verhaal diesel...: in Wismar tanken we bij een bunkerstation 234 liter. De prijs is hier redelijk nl. 1,49 euro per liter. De tank zit nu vol dus tot in de thuishaven hebben we daar geen omkijken meer naar. Wismar is een prachtige Hanzestad. Diverse gebouwen zijn tussen 1569 en 1571 ontworpen door de Utrechtse bouwmeester Philipp Brandin. Die Altstadt is voor een groot gedeelte voetgangersgebied. De winkelstraten zijn breed, schoon en je vindt er bekende zaken als C & A, H & M en meer van deze winkelketens. Alle gebouwen op een enkele uitzondering na zijn zeer goed onderhouden. Het Marktplaats met een oppervlakte van 1 ha. is het grootste marktplaats aan de Oostzee.

In de Alter Hafen liggen een aantal historische schepen afgemeerd, waaronder de Kogge van Wismar. Ook vind je er een paar vissersscheepjes ingericht als drijvende winkeltjes, waar je broodjes met vis maar ook verse vis kunt kopen. Het doet denken aan Willemstad op Curacao waar scheepjes uit Venezuela naar toe komen om hun handel aan de man/vrouw te brengen. De kleine jachthaven waar wij afgemeerd liggen is voorzien van elektriciteit en een schoon douchegebouwtje.

Over het liggeld van 1 euro/meter incl. elektriciteit valt niets te zeggen. De 3 minuten douchetijd voor 50 eurocent is niet te lang maar je kunt het ermee doen. De weersvoorspelling voor morgen, dinsdag, ziet er goed uit wind uit het oosten kracht 3/4. Als we om 08.15 uur vertrekken heeft de zon moeite om door de bewolking heen te breken. Pas als we 4 uur later afgemeerd liggen in Travemünde lopen we in een warm zonnetje langs de boulevard. Travemünde ligt aan de monding van de rivier de Trave. Toen we voorafgaande aan deze vakantie vertelden dat wij de Lübecker Bocht wilden bezoeken kwam ook Travemünde ter sprake. Pas maar op, veerboten die links en rechts aan je voorbij varen, niets waard. Vandaag zijn we zegge en schrijve 2 veerboten tegen gekomen met bestemming Skandinavië. Afgemeerd in Travemünde gingen er wat meer aan ons voorbij, maar met zo weinig snelheid dat je ze eerder ziet dan hoort. Travemünde doet veel denken aan Warnemünde waar we een aantal jaren geleden waren. Ook deze plaats ligt aan de monding van een rivier. Woensdag 19 juni laten we Travemünde achter ons om 1,5 uur later voor de brug bij Lübeck te komen. De brug draait om 12.00 uur dus een half uurtje drijven. Tot nu toe hadden we geen last van de warmte, maar toen we vanochtend vertrokken voelden we het al, dit kon wel eens een zeer hete dag worden. We meren midden in de stad Lübeck af. Navraag bij de buurman leert ons dat juist vandaag de sluis bij Lauenberg weer werkt. Deze sluis ligt aan het einde van het Elbe-Lübeck kanaal en moeten we als laatste door voor we een klein stukje over de Elbe kunnen varen om in het Elbe-Seiten kanaal te komen. Dan komen we in het Mittellandkanaal. Vanwege het Hochwasser had het zomaar dezelfde weg terug geworden.

Ondanks de warmte van zeker 35 graden C. lopen we toch Lübeck in. We zoeken daarbij wel de schaduwzijde van de straten op. Aan de huizen is goed te zien dat ook dit een Hanzestad was, grote monumentale panden en ook hier zeer goed onderhouden. Het voetgangersgebied bestaat net als in Wismar uit winkelketens zoals bij ons. Het zeer grote warenhuis Karlstadt is opgericht in 1881 en was destijds zijn tijd ver vooruit. Hij voerde de kontante betaling in, er werd tot die tijd n.l. hoofdzakelijk aan ruilhandel gedaan. De straten zijn schoon, weinig of geen vuil en vooral geen kauwgom op de straat. We eten wat en als we weer bij de boot zijn is de energie op.



Lübeck

Naast ons in een vroegere havenloods is nu het havenkantoortje annex watersportshop gevestigd, maar ook een groot gedeelte is als theater ingericht. Daar wordt vanavond de première gespeeld van de Komische Operette " Die Piraten" van Gilbert & Sullivan. Vanwege de warmte staan de deuren opzij van het podium open en kunnen wij gratis meegenieten. Het spektakel is om 22.00 uur afgelopen en rond middernacht barst er een onweersbui los met langdurige regenval. Het weerlicht daarbij gigantisch en als we deze energie in een doosje op zouden kunnen vangen zou dat wel een " paar " zonnecollectoren schelen. Donderdag 20 juni vertrekken we om 09.00 uur uit Lübeck. Om de stad uit te komen kunnen we rechts- of linksom. De laatste mogelijkheid heeft aan het begin een brug die voor ons moet draaien. Dit kan even duren dus nemen we de andere vaarweg. De waterdiepte is hier wat minder maar goed te doen. Het voert ons door een soort stadsgracht en is een heerlijk rustig begin van de dag met alleen de vogels die ons begeleiden. Het Elbe-Lübeckkanaal is 60 km. lang en heeft 7 sluizen. Bij de eerste sluis duurt het 1 uur voor we verder kunnen. Dit was vast om in de groene zone te komen want de andere sluizen staan allemaal open als we met nog een paar andere Sportboten geschut willen worden. We overnachten met nog een Hollands schip dat wij al eerder in Heiligenhafen zagen liggen in Güster.

Als we de laatste sluis bij Lauenburg door zijn meren we af in de Marina-Lauenburg. Daar krijgen we een beetje een beeld van de overstromingen die Duitsland getroffen hebben de laatste 14 dagen. We moeten met een roeibootje naar de vaste wal. De drijvende steigers drijven uiteraard maar het had niet veel gescheeld of ze waren aan de wandel gegaan. De verbindingen met de vaste wal liggen nog onder water. Het peil stond op 12 juni j.l. op 9.69 m. boven normaal peil. Als we die Altstadt inlopen zien we alleen maar slangen die uit huizen en kelders de putten inlopen. Overall afvalcontainers met wel heel veel wat niet meer bruikbaar is. En waar je niet aan denkt b.v.: als je wasmachine onder water gestaan heeft is er weinig meer dat nog werkt. En zo is er natuurlijk veel meer. In het havenrestaurant wordt hard gewerkt om de zaak weer aan de loop te krijgen. De havenjuf laat ons foto's zien en vertelt dat in die Altstadt de riolering nog oud is en niet voorzien is van terugslagkleppen. Je hebt er weinig fantasie voor nodig om te kunnen snappen wat het gevolg hiervan is. Op een houten bord in de vorm van een varken staat geschreven: Schwein gehabt Elbe-Hochwasser 2013 9.69 meter.

Zaterdag 15 juni verlaten we bijtijds Lauenburg. We moeten een paar kilometer de Elbe af. Heel hoog water, veel stroom, niet leuk om daar nu te varen. Het doet heel spookachtig aan. Al snel kunnen we het Elbe-Seitenkanaal op. Tot aan de eerste sluis is de toegestane snelheid 8 km./uur. Dit om zo min mogelijk de oevers te beschadigen die nu verzadigd zijn van water. Als we bij het Hebewerk Lünenburg (dit is de eerste sluis) ons melden mogen we aan stuurboord wachten, maar 5 minuten later roept de sluismeester al dat we de sluis in kunnen varen. Dit Hebewerk bestaat uit twee bakken. Je vaart zo'n bak in, de klep gaat achter je dicht en de bak met jou erin wordt door 224 staalkabels 38 meter omhoog gehesen. Boven gekomen gaat de klep aan de andere zijde open en je kunt eruit varen. We meren vandaag af in Uelzen, een kleine jachthaven. Het is één en al bedrijvigheid van vrijwilligers die met elkaar een soort Bezem in de mast houden. Wat laat in het seizoen maar daar is het weer debet aan, en oh ja, ze zoeken er nog een havenmeester... In de loop van de middag krijgen we bezoek van onze zoon, vrouw en kleinkinderen. Zij hebben vakantie en verblijven niet ver uit de buurt op een camping. We brengen een paar zeer gezellige uurtjes met elkaar door. Zondag staat de rest van het Elbe-Seitenkanaal op het programma.

Een half uur nadat we vertrokken zijn komen voor de sluis Uelzen. Het licht staat op groen en nadat we ons gemeld hebben mogen we samen met een binnenvaartschip de sluis in. Het sluizencomplex ziet er even iets anders uit dan bij ons in Holland, maar we gaan hier dan ook 23 meter omhoog. De drijvende bolders in de sluis maken dat het schutten een fluitje van een cent is. Net als het Hebewerk van gisteren is ook deze sluis een toeristische trekpleister, en geeft men de toerist de gelegenheid om deze sluis te bekijken. Net als gisteren is er vandaag slechts een enkele nieuwsgierige te zien. Geen weer voor zo'n uitstapje. Om 16.00 uur meren we af aan een aanlegplaats voor Sportboten aan het Mittellandkanaal. We hebben dan het 115 km. lange Elbe-Seitenkanaal achter de rug. De kilometertelling van het Mittellandkanaal begint bij 1 en loopt op richting Berlijn. Wij zijn bij km. 233 het Mittellandkanaal opgevaren en weten dus gelijk hoeveel km. we nog moeten voor we op het Dortmund-Eemskanaal zijn. De doorvaarthoogte van de talrijke bruggen over het Mittellandkanaal is ruim 5 meter.

Wat ons deze vakantie opvalt is dat we wel heel veel zeilboten tegenkomen, of met de mast gestreken over het dek, of met een kort noodmastje. Het vaarwater leent zich hier prima voor zeilboten (met zonder mast!) en je vaargebied wordt wel heel veel groter op deze manier. Wij hebben zelf het geluk om op een heel eenvoudige manier overal te kunnen varen. De mast strijken en de verstaging verzorgen kost ongeveer een half uur. Kan het dus niet uit de lengte (vanwege de hoge mast) dan moet het maar in de breedte.

Maandag de eerste werkdag van de nieuwe week. Onze Nederlandse buurman bezorgt ons om 07.45 uur 4 verse harde Duitse broodjes. Zij zijn voor de eerste keer op weg naar Berlijn. Jammer dat wij de andere kant opgaan anders hadden we misschien iedere ochtend wel verse broodjes gehad. Ons reisdoel voor vandaag is Hannover. Als het nog net zo is als de vorige keer dat wij hier waren, is er vlakbij de jachthaven de bushalte. We rijden met de bus voor 9 euro naar het centrum en weer terug. De stad Hannover, althans de wijken waar wij door heen reden, bestaat uit prachtige, hoge, statige, goed onderhouden panden. Het centrum rond het treinstation is voetgangersgebied. Het was redelijk weer maar ook als het dat niet het geval is bruist het centrum van activiteit van winkelend publiek, veel terrasjes en musicerende jongelui.

Onder het stationsgebouw zijn luxe kleine winkeltjes maar zelfs een Lidl supermarkt kun je er vinden. Vandaag dinsdag 26 juni maken we om 08.30 uur de lijnen los. Langs Hannover varende passeren we diverse grote bedrijven zoals de VW, Continental banden, een groot Aral bunkerstation om er maar een paar te noemen. Alles op een rijtje zettend wordt Nederland wel steeds kleiner. Om 14.00 uur meren we af in de jachthaven van Minden. Een prima plaats om de was te doen, want ook dat moet gebeuren. Twee Miele wasmachines en een droger, daarnaast uitstekende douches en ook kun je er goed eten in het havenrestaurant. Op een paar verdwaalde regendruppels na is het tot nu toe droog maar de zon wil er niet goed doorkomen.

We verlaten woensdag 26 juni Minden. Het is bewolkt en de temperatuur is ongeveer 16 gr. Waar blijft de zomer? We varen een eindje terug om via de Schachtsluis Minden op de Weser te komen. We hebben geluk en kunnen vrijwel meteen achter een rondvaartboot, twee brandweerbootjes en een Nederlandse plezierboot de sluis in varen. We zakken ruim 15 meter en dan stopt alles. De sluisdeur gaat niet open. We horen via de marifoon dat de monteur onderweg is. Om 11.00 uur, na een klein uur in de sluis gelegen te hebben, kunnen we verder. We komen bij km. 205 op de Weser en dan gaat het stroomafwaarts. Het waterpeil in de Weser staat hoog en daarom natuurlijk de maximale stroom van zo'n 4 km./uur. De zon is inmiddels gaan schijnen al is het maar voor even en af en toe. Na de 2^e sluis Petershagen, is de vaart net als op de Geldersche IJssel. Binnenvaartschepen varen de "verkeerde" wal aangegeven door het blauwe bord met het witte knipperlicht. Na nog 2 sluizen meren we om 16.30 uur af in het stadje Nienburg. De volgende ochtend doen we eerst even wat boodschappen voor we vertrekken. Na de eerste sluis komen we een soort gierpont tegen. Deze pont ligt niet aan bootjes, maar aan een kabel die boven de rivier is gespannen, een Hochseilfähre. Nu begrijpen we de vraag over de marifoon van de schipperse of we stuur- of bakboord voorbij wilden varen. Nog steeds varen we met een snelheid van ong. 15 km./uur en meren om 17.45 uur af in één van de grotere steden van Duitsland, nl. Bremen. We liggen aan een drijvende steiger, want hier hebben we weer te maken met eb en vloed. Nu moet ik zeggen dat bijna overal de steigers drijvend zijn, helaas nodig gebleken vanwege de hoge waterstanden. Na een rondje sms'jes versturen en ontvangen horen we

dat Afke van de Osprey in Noorwgen haar pols heeft gebroken, wat Arie zoals hij zelf schrijft, verplicht tot het afwassen, koken en broek optrekken na het plassen van Afke. Wij wensen ze natuurlijk van harte beterschap voor Afke en voor Arie: Dit is nu de vertaling van de huwelijksbelofte in voor en TEGENSPOED. Vrijdag 28 juni gaan we eerst Bremen in. Die Altstadt is ook hier weer erg mooi. Opvallend dat er na de 2^e wereldoorlog toch zoveel moois is blijven bestaan, en dat wordt gekoesterd. Om de stroom mee te hebben op de Weser tot de ingang van de Unter Hunte en daar ook weer de stroom mee te hebben verlaten we om 14.00 uur Bremen. Als we voor de spoorbrug in Oldenburg komen moeten we een dik uur wachten tot deze open gaat. We meren af aan de kade in Oldenburg.



Oldenburg

Zaterdag 29 juni. De vijfde week van onze vakantie begint zoals de vierde week eindigde: met regen. Soms wordt het wat lichter en denk je het wordt droog, maar nee hoor. Vandaag staat het Küstenkanaal op het programma. Nog even en we kunnen de Nederlandse radio en t.v. weer ontvangen. Na een lange vaardag van bijna 9 uur meren we af in Haren. Inmiddels schijnt de zon en wordt het nog lekker. Dit is de volgende ochtend alweer anders. We liggen om 10.30 uur in de sluis van Haren om het Haren-Rütenbrock Kanal op te gaan. In de eerste sluis bediend door een sluismeester betalen we 2 euro.

Het kanaal is maar 13,5 km. lang en de overige 3 sluisjes en de 12 bruggen worden op afstand bediend. Aan het einde van dit kanaal gaan we bakboord uit om uiteindelijk het net geopende Veenkanaal op te varen. De snelheid is beperkt: 6 km./uur. Toen wij op de heenreis voor de sluis Dörpen lagen te wachten kwam er een motorbootje langs. De twee Duitse heren aan boord waren op weg naar het op 8 juni te openen Veenkanaal. Eén van deze twee opvarenden was de voorzitter van deze Watersportregio. Hij gaf ons een boekwerkje (in het Nederlands!) van het vaargebied Eems-Dollard incl. het Haren-Rütenbrock Kanal en het nieuw geopende Veenkanaal. Het grappige is dat op dit kanaal de bruggen al groen geven voordat je onder de brug door kunt. Voor de eerste sluis in het Veenkanaal wil de sluismeester nogmaals even weten of we echt bakboord uitgaan. Hij kan dan doorgeven dat wij eraan komen. De Veen brugwachters rijden op scooters mee om een aantal bruggen te bedienen. Dat werkt in ieder geval vlot. Het openen van het Veenkanaal is mede gefinancierd door de Europese Commissie (krijgen we in ieder geval nog iets terug van onze afdracht.) Het zonnetje is inmiddels doorgebroken en dat merk je direct aan de temperatuur. We meren af in het Veenpark. Verder gaan zou ook niet kunnen want de sluis in het park draait maar tot 17.00 uur. Mede voor de toegang in het park betalen we 20 euro. Het Veenpark is een openlucht museum die de geschiedenis van dit veengebied in beeld brengt. Met een treintje rijden we door het park en stoppen bij een terrein waar turf gestoken wordt. De vrijwilliger die hier werkzaam is geeft ons uitleg hoe het er vroeger aan toe ging. Om de winter door te komen had een gewoon gezin 15.000 tot 20.000 turven nodig. Ook zijn er huisjes, winkeltjes, een kerk en een molen te bezichtigen. In de loop van de middag vertrekken we. Het gaat niet snel en om 17.00 uur kunnen we niet verder want we liggen voor een brug die niet meer bediend wordt. We zijn dan in Nieuw Amsterdam en maken van de nood een deugd om de straat over te steken en inkopen te doen bij de Lidl.

De volgende ochtend draait de brug om 09.00 uur. De zon schijnt en daar gaan we weer. Vanaf de Oranjesluis bij Klazienaveen die we gisteren doorkwamen is het 60 km. naar Meppel. De vier bruggen die door "onze" brugwachter bediend worden kosten nogal wat tijd. Dit heeft vast te maken met het feestje dat deze brugwachter gisteravond gehad zou

kunnen hebben! Hij valt nog net niet om bij het fietsen. Na de vier bruggen liggen we voor een spoorbrug. Het licht staat op rood en er gebeurt niets. Heel klein op de brug staat een telefoonnummer en als ik dat draai krijg ik als antwoord: "Ja, we zullen eens even kijken wat we voor u kunnen doen". En zowaar, een kleine 10 minuten later gaat de brug omhoog. Het landschap is prachtig, zeker zoals nu met het zonnetje erbij. De diepgang is overal slechts 1.70/1.80 m. De snelheid nog steeds 6 km./uur, maar zo heb je wel tijd genoeg om de huizen te bekijken. De dorpen waar we doorheen varen zijn allemaal langs het kanaal gebouwd, zgn. lintbebouwing. Mocht u nog iets zoeken, nieuwbouw of verbouwd, u kunt hier maar uitzoeken. We varen door dorpjes als: Geesbrug, Zwinderen en Noordscheschut. Na de sluis in deze laatste plaats gaan we bakboord uit om Hoogeveen heen richting Meppel. We mogen nu ook zo'n 3 km./uur sneller varen.

In Meppel meren we om 18.00 uur af nadat we eerst voor de laatste brug met een doorvaarthoogte van 3 meter de buiskap plat en de ramen neergeklapt hebben. De laatste drie dagen hebben we 95 km. afgelegd, de hoeveelheid bruggen en sluisen bijna niet te tellen en aan vaartijd waren we 18 uur onderweg.



*Meppel,
Zuiderbrug*

Vanuit Duitsland is het qua afstand via deze nieuwe route zeker korter dan het Dortmund-Eemskanaal en de Eems af en via Delfzijl, Groningen en het Prinses Margrietkanaal naar het IJsselmeer. Aan tijd is deze route die wij nu varen veel langer. Het is maar waar je voor kiest maar wij wilden net als heel veel andere recreatieschippers dit nieuwe kanaal zien. Maakten vorige jaren ongeveer 1000 sloopjes gebruik van deze vaarwegen, nu begin juli 2013 zijn dat er al 800. Van Meppel gaan we de volgende dag door naar Zwolle. Bijna in het centrum zijn ligplaatsen, maar ook hier is het niet echt druk. Dat is het wel in de stad zelf, inmiddels mooi weer, de zon schijnt en de terrasjes zitten vol. Als we vrijdag 5 juli Zwolle verlaten na een vlotte bediening van de twee bruggen kunnen we ook direct de sluis invaren die ons op de Gelderse IJssel brengt. Als we via de marifoon een Duitse schipper aan de sluismeester horen vragen wanneer zij de sluis in kunnen, krijgt hij als antwoord: " Kijk maar naar de lichten." Gewend aan de Duitse sluisen waar je je netjes aanmeldt en dan te horen krijgt of de sluis vol of leeg is en of je b.v. achter een beroepsschip aan kunt varen valt dit antwoord van deze sluiswachter wel op! De Gelderse IJssel is net als de Duitse rivieren zeer breed. Genoeg water. Na een vaartochtje van een kleine 2 uur meren we af in de gezellige jachthaven van Kampen. Zoals gebruikelijk vangt de vriendelijke havenmeester Wiebe ons op. We hebben geluk, veel plaats is er niet meer. Dit heeft vandaag zeker te maken met het feit dat er nogal wat heel grote motorboten liggen. We lopen de stad in. Helaas ook hier veel lege winkelpanden. Kampen is overigens één van de mooiere Hanzesteden. Mooie gebouwen, poorten, torens, waarvan de toren in het midden van de stad bekend is om zijn koe die daar aan een touw opgehangen wordt. Het verhaal hierbij is dat deze koe het gras dat boven op de toren groeide kort moest houden! Natuurlijk komt er in Kampen een kleinkind aan boord die de laatste kilometers tot aan huis meevaart. Daarom doen we de volgende dag Elburg aan. Ook hier een gezellige drukte. Dat kunnen we ook zeggen als we zondag het laatste stuk naar Harderwijk varen. Het Wolderwijd vol met zeilboten, voor anker liggende motorbootjes en alles wat nog meer kan varen.

Voor ons zit deze "grote" zomervakantie er weer op. Aan uren staat er weer 170 meer op de teller, aan kilometers hebben we er 1773 afgelegd. Het verbruik van de motor was 5 liter/uur, terwijl we totaal 450 euro aan liggelden hebben uitgegeven.

Wist u dat...

- op 9 juli 2013 definitief het besluit gevallen is om na de bouwvakvakantie te starten met de werkzaamheden voor de verplaatsing van onze haven?
- op deze datum, maar dan 82 jaar geleden de watersportvereniging Flevo is opgericht?
- wij ons geen beter verjaardagscadeau hadden kunnen wensen?
- de naam Knarweg gekozen is voor de toegangsweg naar onze nieuw te bouwen jachthaven?
- er op het Veluwemeer, het Wolderwijd, het Nijkerkernauw en het Gooi- en Eemmeer waterplanten gemaaid zijn?



- er ongeveer 200 ha. gemaaid is en dat dit door zestien gemeenten tussen de Hollandse Brug en Ketelbrug is bekostigd?
- tijdens de Nacht van Spakenburg meerdere Flevoleden meededen maar dat er 4 reglementair gefinisht zijn?
- "onze" Roelof die bij de onderlinge zeilwedstrijden altijd op de Rib vaart zelfs de Vaarkrant van de Telegraaf heeft gehaald?
- hij op zijn boot geïnterviewd werd?
- er zelfs een foto bijgeplaatst was?
- u op bijgeplaatste foto kunt zien hoe u burens weert?



Wist u dat...

- op de dag dat deze foto gemaakt werd het ruim 25 gr. Celsius was?
- het niet de bedoeling is dat u vuilnis van thuis in de container op de haven deponeert?
- als u betrap wordt u altijd de rekening gepresenteerd krijgt?
- deze zeker € 200,— bedraagt?
- zeilschool de Randmeren het Open Nederlands kampioenschap in de olympische klasse de J24 op 13 en 14 september organiseert?
- dit evenement plaats vindt op het Veluwemeer?



Van de redactie

De redactie en onze leden zijn benieuwd naar de ervaringen met de zeilopleiding en de Combi Randmeren wedstrijden. Helaas is dat voor deze Langszij nog niet gelukt. Het seizoen is bijna voorbij.

Misschien heeft u wel een spannend avontuur tijdens uw vaarvakantie beleefd: pech of juist iets heel leuks, of iets waarvan wij allemaal nog kunnen leren. Daarom inleveren kopy voor de volgende Langszij: 20 oktober a.s.

Te koop

Friendship 22

b.j. 1992

€ 8.495,-

Lengte: 7 m

Breedte: 2,5 m

Diepgang: 1,1 m

inlichtingen: 06-5044790



(boot niet zonder toestemming betreden)

Advertentie's

BONESTROO BOOTMOTOREN



Dealer van Mercury - MerCruiser

Nieuw adres:
Pasteurdijk 14
3846 BS Harderwijk

Tel.: 0341 - 419433
Fax: 0341 - 422140
www.bonestroo.nl

Wegens nieuwbouw en verhuizing
3000 M² meer stalling!



Jachtwerf Roelofsen & Zn B.V.

Marie Curiestraat 81 3846 BW Harderwijk
tel. 0341- 415304 www.jachtwerfroelofsen.nl

KNRM >>