



# de Kentenaren

clubkrant van KENTVAARDERS

jrg. 7 – nr. 2 maart 2006

## Verslag Voorjaarsbijeenkomst van de KENTENAREN op zaterdag 11 februari 2006.

Dit keer zakken we een beetje af, en houden we onze bijeenkomst in het Nico Schuurmanshuis in 's-Hertogenbosch. Een groot aantal leden hebben zich aangemeld en het programma is zeer gevarieerd. Om 12.00 uur heeft de familie José en Theo v.d. Aa de koffie klaarstaan in het voor hen bekende Nico Schuurmanshuis, het bekende clubhuis van de Bossche Oeteldonckers.

Iedereen, die zich aangemeld had, kwam binnendruppelen, en werden de naambadges opgespeld en de sfeer was onmiddellijk gezellig, vooral ook in deze ambiance, die al voor het a.s. carnaval versierd was. Om 12.30 uur opende de voorzitter de vergadering; prees de goede opkomst en gaf het woord aan Dick. Het jaaroverzicht in de laatste krant werd doorgenomen. Dick en Jos Twisterling maken er veel werk van om iedere keer weer zo'n goede krant uit te brengen. Zouden toch nog vaker leuke bootverhalen en bootwetenswaardigheden van de leden willen ontvangen. Ook nog steeds een verzoek om Kentboten onderweg te spotten, en te kijken of vragen of men al lid is van onze club, en zonodig nieuw lid maken.

Er komen toch 4 kranten per jaar uit. Al met al hebben we weer een goed jaar achter de rug, met vooral een leuke terugblik op de bijeenkomst in Harderwijk met Pierland's BBQ.

De familie Zoethout heeft bedankt als lid i.v.m. gezondheid.

Er wordt gevraagd of de dag goed gekozen is. Zaterdag of zondag? Wat is beter? Verder een tip: Als er problemen met de boot zijn, dan kan men altijd

Frans André bellen. telnr: 0515 57 73 39, of mob: 06 549 100 54

Deze man is erg bekend met de Kentboten. Is vanaf het begin betrokken geweest met de bouw. Heeft nu zelf een service bedrijf. Voor speciale timmerwerkzaamheden kan men bij het bedrijf P&J jachtbetimmering en interieurbouw terecht, tel. 0514-591647 of privé 0514-419581 Zij werken in het bedrijf van CORONZY techn. inst. bedr., Butlannen 6, 8551 RK Woudsend. Graag wijzigingen in adressen, e-mailadressen of mobielenummers doorgeven voor de telefoonlijst aan de fam. Twisterling.

De penningmeester: José v.d. Aa meldt dat onze club nu 36 boten telt als leden.

Enkele leden hebben de contributie voor dit jaar nog niet betaald. Graag spoedig voldoen.

Onze club betaalt vandaag de koffie, de heerlijk verzorgde broodjes en drankjes in het Schuurmanshuis, waar we gratis in mogen vertoeven.



### In dit nummer

Verslag Voorjaarsbijeenkomst  
Noteren  
Voor u gelezen  
De pen aan.....



### Bedankt als lid:

**Fam. Zoethout**  
**Nieuwe leden zijn welkom!**



### Stuurgroep

Voorzitter: Jos Aardenburg  
Secretaris : Dick Twisterling  
Penningm.: José van der Aa  
Postgiro : P 111 64 10  
            Bijdrage € 20.00  
            tnv T. v.d. Aa  
Lid : Karina Aardenburg  
Red.: Jos en Dick Twisterling  
e-mail: twisterling@hetnet.nl

Het buffet vanavond bij de chinees "De Blue Lotus" wordt gedeeltelijk betaald. Er wordt een bijdrage gevraagd van € 10.-- per persoon.

Laurens van der Meulen probeert nog steeds aan de mallen van de Kentboot te komen. Wil ze graag kopen om met de Kentboten door te kunnen gaan. Mevrouw Ansems met haar zoon hebben ze in hun bezit en trachten ze ergens voor veel geld te kunnen slijten. Het hele faillissement verhaal van de familie Ansems is treurig. Een aanrader is toch om je boot te laten registreren bij het kadaster, zodat het schip altijd je eigendom blijft. Dat moet gebeuren bij het Kadaster in Rotterdam, waar ze ook de hincode willen weten. De kosten hiervoor zijn € 175.00.

De osmose kwestie bij de boot van fam. Twisterling is nog steeds niet opgelost. Cory heeft nooit zijn deel betaald die ze toegezegd hadden. De boot is gelukkig wel helemaal hersteld op hun eigen werf en zeer naar tevredenheid. Mocht iemand ook osmose aan de boot hebben, vraag Dick naar zijn werfadres.

Na de pauze horen we een boeiend reisverhaal van de fam. v.d.Heijden.

Henriëtte en Pierre van der Heijden, goede vrienden van de familie van derAa, hebben een reis door Frankrijk gemaakt met hun motorboot, een TARGET van 10.50 meter genaamd "Sunflower", uitgespreid over 2 vaarjaren. In mei 2004 vertrekken zij via Antwerpen en Gent, Valenciennes, Cambrai, St. Quintin, canal Oase, Compiègne en via de Seine naar Parijs.

Als je aan zoiets begint, moet je zeer goed beslagen ten ijs komen. Veel tijd hebben, boeken met reiservaringen van anderen lezen, en kaarten van de vaarwegen bestuderen. Zij zijn in november 2003 eerst met de auto naar Frankrijk gereden om rond te rijden en de wateren te bekijken. Ook een haven gezocht om de boot te laten overwinteren aan het einde van het jaar. Van te voren alles afgesproken om daar tijdens het varen geen zorgen over te hebben. Ook van te voren getest hoe lang de boot zelfsupporting is, bv. zonder walstroom etc. De boot werd van te voren helemaal geschilderd. Grotere dieseltanks(2x 150 liter), nieuwe schroef, zwaardere dynamo. Franse gasflessen. Bestuderen hoe de Fransen een en ander doen, zodat je op tijd ook ligplaatsen vindt. Er is tij verschil, dus boot in het water is veiliger dan boot op de kant. Je weet nooit wat er gebeurd als je er niet zelf bij bent. Accu's(4 x 160), een zonnepaneel op maat, want in Zuid Frankrijk kan het heel erg warm zijn. Papieren in orde laten maken: vaarbewijs verplicht. ICC kopen, is 2 jaar geldig. ICP is een eigendomsbewijs. (event)vlagbrief.

Vaarvignet verplicht. Kopen bij de grens, maar op zaterdag zijn ze dicht. Paspoort, verzekeringspapieren. In Frankrijk val je onder het Middellands Zee gebied. Neem kopieën mee van de div. belangrijke papieren. Op nederlandse schadeformulieren kan je alles goed checken of je niets vergeten bent bij schade. Maak foto's van schades de boot all risk verzekeren. Reserve V snaar, extra impellers, motorolie, waterslang en koppelingen, snelkoppelingen. Zwemvesten, verplicht te dragen in alle sluizen. Vergeet de medicijndoos niet. Bij water tanken altijd eerst proeven i.v.m. zout, en vooral eerst goed laten doorlopen. Een splitter, een euro stekker met 3 pennen(32 amp) beroepsvaart. Hiermee kan je overal snel even stroom laden. Een fiets is ook noodzakelijk. Technisch boek in meerdere talen.

In de kanalen waar veel geschut moet worden kan vaak te weinig water staan. Hierdoor kan een bepaalde route heel lang duren. Canal de Loire is goed te bevaren. Er ligt een aquaduct van 670 meter. Canal du Centre heeft veel historie, waardoor ook veel aanlegplaatsen. Bij Lyon kom je op de Rhône, wat een zeer grillige rivier is. Veel rommel in het water, veel ondieptes, wel redelijk goede bebakening.

.Met stroom mee, ga je verschrikkelijk hard. Bij mistral heb je ook de wind van achteren, want dat is noorden wind. Op de terugweg heb je stroom tegen en ook de wind tegen. Er ontstaan dan hoge golven. Het advies is om steeds vroeg te gaan varen, zodat je s' middags op tijd op de slaapplek bent. Ze maken tussendoor een terugreis naar Nederland, na 271 vaaruren. Op 1 augustus weer uit Beaucaire vertrokken via het Canal du midi. Via 7 trapssluis naar Narbonne. Op 23 oktober weer naar Nederland.

Er zijn 400 sluizen gepasseerd en 385 vaaruren gedraaid. In Beaucaire blijft de boot gedurende de winter liggen.

In het voorjaar van 2005 gaat de tocht weer verder. Via de oostkant naar het noorden. Op 29 september 2005 is de boot weer terug in Geldermalsen.

Met een prachtige fotoreportage wordt het 2<sup>e</sup> gedeelte van het verhaal verteld.

In 2004: 400 sluizen, in 2005: 680 sluizen, totaal: 1080 sluizen.

In 2004: 385 vaaruren, in 2005 : 511 vaaruren, totaal: 896 vaaruren.

Totaal 3000 liter verstoekt, en gemiddeld 0.73 ct p/liter betaald.

Advies tank waar je kunt tanken. In Frankrijk kan je niet rood tanken, maar ze doen het wel.

Wie meer over de reis wil weten, contact met Henriëtte en Pierre opnemen.

Het was een zeer boeiend verhaal, met goede adviezen, en leuke inspiratie om ook ooit zo iets te gaan ondernemen. Hartelijk dank!

Gedurende de pauze krijgen we in 2 groepen een rondleiding naar het Fort wat ook op het Schuurmanshuisterrein staat. 2 Gidsen, waaronder de broer van Theo (Ad) vertellen ons hoe het fort vroeger dienst deed om 's Hertogenbosch via het noorden te beschermen tegen de Franse aanvallen. Grote Kanonnen vuurde op de aanval. De dikke muren en kogelgaten laten zien hoe de ruimten gebruikt werden. En wat nu door recreatie wordt gebruikt, daar sliepen de soldaten, wel 300 man in een klein ruimtetje. Interessant om al die oude geschiedenis te horen. Orthen was toen nog een gehuchtje vlak bij Den Bosch.

Na de rondleidingen en een beetje verpozen, gaan we weer door met het vergaderen: **Weekend met de Kentenaren**. Wat gaan we doen dit jaar? en wanneer zullen we het gaan doen?

Met stemming komen we uit op 25, 26 en 27 augustus 2006, en wel met een programma in den Bosch. (Friesland volgend jaar?)

Het wordt het jaar van Theo en José. Want ook nu willen zij ons graag ontvangen in Den Bosch. We kunnen met onze boten helemaal in het centrum van de stad liggen. Het wordt een fantastisch programma! En als het net zo goed wordt als deze middag hier, dan hopen we op een grote deelname. Een globaal programma wordt U allen zo snel mogelijk toegestuurd, zodat U zich alvast kunt aanmelden en Theo en José aan de slag kunnen. (Doorgang bij ten minste 10 boten).

Verder een verzoek om nieuwe bestuursleden. De voorzitter wil graag een vice voorzitter om geleidelijk zijn functie over te dragen. De secretaris zou het ook wel prettig vinden als er zo langzamerhand wat opvolging zich zou melden.

In de rondvraag kwam naar voren, dat Theo nieuwe vouwfietsen van Batavus, 7 versnellingen en 24 inch wielen, had aangeschaft die op internet 200 euro goedkoper waren dan in de fietsenwinkel.

De afsluiters onder aan de boot in de gaten moesten worden gehouden, omdat ze wel kunnen afbreken, en de boot dan onderwater loopt.

Geef tips en wetenswaardigheden graag door aan de krant.

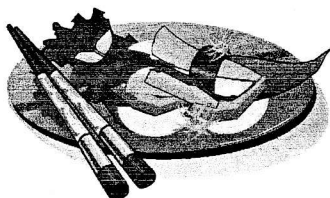
Hierna werd de vergadering gesloten, en werd het tijd om een borrel te drinken.

Een aantal leden gingen naar huis. Een aantal hadden zich opgegeven om mee te gaan eten bij de "Blue Lotus" een restaurant daar in de buurt op slechts 300 meter lopen. De verslaggeefster was er helaas niet bij deze avond, dus kan ik niet vertellen hoe het is geweest.

Karina Aardenburg

Wij waren er wel en kunnen verhalen over een geweldig buffet waar niets aan ontbrak, en ons allen meer dan voortreffelijk heeft gemaakt. Nogmaals hulde aan José en Theo die ook dit etentje uitstekend hadden voorbereid.

Jos en Dick





## NOTEREN!!!

### Zomerweekend Kentenaren op 25, 26 en 27 augustus 2006

In de voorjaarsbijeenkomst op 11 februari is in overleg met de aanwezige leden besloten tot dit weekend in augustus. De familie van der Aa is dan ons gastechtpaar die ons zullen ontvangen in hun thuishaven. Een gezellig programma zal zeker door hen worden samengesteld. Kentenaren, reserveren vast dit weekend en als u er niet per boot kunt komen, dan zeker wel per auto!! Nadere bijzonderheden volgen nog.

secr.

-0-0-0-0-0-0-0-0-



## Voor u gelezen

### Geen verbod vuilwater lozen

Volgens een artikel in **Jachtbouw Nederland** (jan. 2006) is er verwarring over de verplichting voor bootbezitters om een vuilwatertank in te bouwen. Per 1 januari 2009 zou er een verbod zijn om vuilwater op het oppervlaktewater te lozen door pleziervaartuigen.

De NJI (Ned. Jachtbouw Ind.) verwerpt om praktische en juridische redenen het z.g. vuilwaterconvenant. Bij bestudering van de juridische feitelijkheden, blijkt het niet om een verbod te gaan, maar om een ontwerp, leesvoorstel, om een dergelijk verbod te gaan instellen. Overigens speelt de datum 1 januari 2006 geen rol meer in het vuilwater verhaal. De NJI is wel voorstander van het voorkomen van bacteriologische verontreiniging van oppervlakte water.

**Practische bezwaren:** te weinig vuilwaterstations. Ca. 600 van de 900 jachthavens moeten nog een station bouwen van ca. € 20.000.00 per station. Deze investering is moeilijk terug te verdienen voor commerciële havens, laat staan voor verenigingshavens!

**Gezondheid jachtbouwers:** welke kostbare ARBO-voorzieningen moeten getroffen worden bij tankreparatie en storingen?

**Watersporters:** hoe moet zo'n tank in een bv 6 meter kruisertje ingebouwd worden? Onder de kooien? Naast de voedselvoorraad?

**Pleziervaart eerste prioriteit volgens lozingsverbod:** de pleziervaart moet als eerste maatregelen nemen ivm zogenaamde concentraties. De verontreiniging van deze sector is echter **slechts 1%** van de totale Nederlandse vervuiling! Het lijkt of de overige scheepvaart voorlopig ontzien wordt. Hoe als buitenlanders dit niet kennen in eigen land? Voor passagiersschepen is extra verbod voorzien in 2010, voor chartervaart, rondvaart en partyboten, binnenvaart- en woonschepen zijn **geen** voorschriften voor huishoudelijk afvalwater. De NJI is niet te spreken over het feit dat de lozingsverboden niet samenvallen met die van de bruinevloot en beroeps- en chartervaart. De verontreiniging van deze groep is groter dan van de pleziervaart.

**Enfin,** het voorstel is (nog) niet Europees gecoördineerd en wij wachten voorlopig op nadere voorstellen en/of maatregelen in deze.

Redactie



## Geurdichte Sanipomp-slang

- \* Eindelijk de oplossing voor stank in een sanitair installatie.
- \* Een flexibele, sterk en geurdichte slang
- \* Makkelijk te monteren en uitermate geschikt voor alle applicaties binnen uw sanitaire omgeving.
- \* **Geurdichtheid:** de binnenlaag van deze slang is gefabriceerd met een speciaal butyl rubber compound. Deze voorkomt algenvorming en zorgt voor de ideale geurdichte slang.
- \* **Flexibiliteit:** de structuur van de slang en de techniek waarmee geproduceerd wordt is uniek in de wereld. Hiermee kan de slang met minimale inspanning een hoge buigradius bereiken. Door de speciale kern wordt het ook mogelijk om een perfecte gasdichtheid te bereiken bij de montagepunten. (slangpilaren enz.)
- \* **Chemische bestendigheid:** het gebruikte butyl rubber compound is bestendig tegen alle schoonmaak- en desinfecterende middelen die bestemd zijn voor de sanitaire installaties.
- \* **Uiterlijk:** het uiterlijk van de slang wordt gewaarborgd tot aan het einde van de montage door een verwijdbare laag transparante folie.
- \* **Garantie:** de slang is gegarandeerd 5 jaar geurdicht.
- \* **Adres:** Melkrijder 14 – 3861 SG Nijkerk – tel. 033 245 78 86 – email: [dgrubber@nijkerk.com](mailto:dgrubber@nijkerk.com)

-0-0-0-0-0-0-0-0-

## Verbeteringen Lits – Lauwersmeerroute

Deze route loopt van Smalle Ee (bij Drachten), via Opeinde – de Leyen – Eastermar – Bergumermeer – Zwaagwesteinde – Westergeest – sluis Dokkumer Nwe. Zijlen naar het Lauwersmeer.

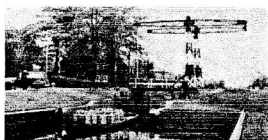
De verbeteringen betreffen verhoging van **alle bruggen**, deels al gereed en de rest in juni 2006, tot een hoogte van 3.00 mtr. Verder vele aanlegplaatsen (vrij) en een net van fietspaden. Bij de Leyen aanleg van 11 nieuwe eilandjes voorzien van steigers en één met een toilet, verdieping van de vaargeulen tot 1.85 mtr. en bereikbaar Rottevalle.

**P.S.** Leuke fietsroute rondom 'De Leyen', b.v. vanaf de haven in Eastermar. "Warm aanbevolen".

-0-0-0-0-0-0-0-0-

## Technisch botenblad

Voor zelfwerkers is er een interessant magazine "**Mijn Boot**" met zeer veel technische tips etc.; verschijnt 6x per jaar voor € 24.50 incl. btw. Mijn Boot, de Finnen 1, 9001 XW Grou, e-mail: [info@kade9.nl](mailto:info@kade9.nl)



## Irritatie bij sluizen en bruggen

Uit de klankbordgroep motorbootvaarders van het Watersportverbond komen regelmatig tips, nu eentje over het passeren bij bruggen en sluizen.

Bij het wachten voor een brug of sluis of tijdens het schutten, verdient het absoluut aanbeveling om motorboten eerst af te laten meren. Kleine bootjes, maar ook de zeilboten, kunnen gemakkelijk langzij komen. Voor een motorboot gaat het afmeren over het algemeen veel makkelijker dan voor een zeilboot, omdat die door zijn ronde rompvorm meestal maar een heel klein oppervlak langs de sluismuur heeft. Bijkomend voordeel zijn de sociale contacten die tot stand komen; weer eens andere verhalen tussen zeilers en motorbootvaarders. Hierbij is het overigens ook een goede gewoonte te vragen of de schipper, die nagenoeg niets hoeft te doen tijdens het schutten, een handje kan helpen bij de schipper die langs de muur ligt.

Tot slot nog een suggestie: blijf niet drijven voor de sluis als er geschut wordt, maar leg indien mogelijk even aan. Doorgaans is de middenbolder voldoende. Resultaat: meer rust voor de kolktrechter, minder herrie van de boegschroeven, minder kans op schade, omdat je door de wind wordt gepakt, meer ruimte voor de uitvarenden.



## De Pen van Ad en Anneke Durinck

Ik, bouwjaar 1940, Anneke van 1942. Vanaf mijn 5e al met water nauw verbonden; achter ons huis in Dordrecht was de Wijnhaven, ik mocht daar nadrukkelijk niet komen als 5 jarige maar toch. Van de verdrinkingsdood gered door een oud varensgezel. Toen ik 8 jaar was had ik mijn eerste kano, een tweepersoons, 5 gulden was de prijs er moest veel aan opgeknapt worden o.a. een nieuw dek watervast hardboard en het verband moest er weer ingebracht worden. Deze kano na twee seizoenen verkocht en een 2 persoons zeilkano gekocht, deze heb ik ook twee seizoenen gehad en toen kocht ik een RS race kano die ik na een seizoen weer verkocht. Toch weer een 2e persoons kano gehad die na enkele jaren tot kachelhout is verwerkt. Daarna een Kleine BM aangeschaft, gekocht bij van der Wees voor 225 gulden. Er moest veel aan geknutseld worden, kielbalk die een beetje rot was. Geheel met glas zowel binnen als buiten ontdaan van de oude vernislagen een nieuwe mast en uiteindelijk deze BM verkocht voor 500 gulden. De volgende boot was weer een kleine BM, maar deze was in een uitstekende staat en deze na enkele jaren weer verkocht. Mijn vaartochtjes waren meestal op het 3 rivieren, knooppunt Merwede, Noord en Oude Maas en in de vakantie naar de Kaag en Loosdrechtsche plassen. Toen ben ik in de beroepsvaart terecht gekomen en wel op de stoomsleepboot van mijn vader, als dekknecht/stoommachinist en na 4 jaar naar onze nieuwe aanwinst een motorsleepboot en daar heb ik een jaar als kapitein opgevaaren. Dordrecht, Antwerpen-Gent, de Zeeuwse stromen, en verschillende kolen centrales hebben we voorzien van steenkool, dat waren reizen Rotterdam - Geertruidenberg vice versa. Toen in 1963 aan de wal en getrouwd. Een Flatje aan het Wantij in Dordrecht en een roeiboot gekocht. Er stond een Bernard benzinemotor in en een huik diende om eronder te kunnen slapen. De Bernard motor eruit en zelf een dek en opbouw erop aan gebracht, dek geklonken en een dak van watervast multiplex erop aangebracht. Dit bootje hebben we enkele jaren gehad. Met onze toen nog kleine dochter veel naar de stranden gevaren van de Merwede en Nieuwe Merwede. Toen een stalen bakdekkruiser gekocht met een BMW benzinemotor, deze eruit gehaald en vervangen door een Mercedes 180 D dieselmotor. We voeren met deze boot in de vakantie overal heen. Na deze boot een nieuw stalen casco aangekocht type Tengro prijs 4000 gulden afgeleverd met staalglas in rubber geheel in de walshuid, voor meerprijs heb ik een dooskiel, zwemtrap en motorfundatie er in aan laten brengen. Thuis stond een gerevideerde Mercedes Benz motor te wachten voor inbouw. Schakelbord morse bediening en stuurwiel was voorgemonteerd. We reden toen was afgeroepen dat de boot klaar was naar Leidschendam. De motor was in één dag vaarklaar door mij en mijn vriend ingebouwd.

De romp geheel nog in de lijnolie gesmeerd. De auto en aanhanger naar Dordrecht gereden en de andere dag naar Leidschendam met de trein en naar Dordrecht gevaren. Met deze boot met ons gezinnetje dat inmiddels uit 3 personen bestond door Nederland gevaren, IJsselmeer verschillende plasgebieden, maar ook naar Zeeland. Deze boot na enkele jaren verkocht voor de prijs van 20.000 gulden en een stalen spitsgatter ook een casco in de walshuid afgenomen, een motor fundatie was er in aan gebracht. Deze boot is op een trailer op het botenterrein van DuPont watersport gebracht en in april het jaar erop had ik een motor geleverd door Samfa, zelf ingebouwd. Een schrootjes plafond van meranti aangebracht, koelkast, WC en kookgelegenheid geplaatst, vloeren en isolatie aangebracht. Binnen en buiten besturing en na één jaar zwoegen ging de boot te water. Met onze 3 kinderen veel plezier gehad met vaartochten naar Zeeland Veersemeer, Grevelingen, IJsselmeer, Ketelmeer, Gelderse IJssel en richting Alkmaar en Lauwersoog. Ook zijn we via het Schelde-Rijnkanaal naar Antwerpen door de van Cauwelaarssluis de Schelde op gevaren en via Wintham, Brussel, de Maas op naar Tournai, Liège zo naar Frankrijk om uiteindelijk in Compiègne en Parijs uit te komen. Parijs bezocht en terug via Toul, Trier, de Moesel op tot Koblenz en de Rijn af tot Pannerden en de Nederrijn af. Dit in een tijdsbestek van 4 weken. Een werkvakantie zo noemden we het, geschoeid op de tijden van de binnenvaart s'morgens om 8 uur vaargereed en meestal tot in de middag, dan rust en genieten van de omgeving. Van deze boot met ons gezin veel plezier gehad. Maar toen ik 60 jaar werd, zeiden we het zou toch fijn zijn als we eens een boot kochten waar we zo mee weg kunnen varen, geen verpotten en roestborstels meer. Dus de boot naar Woudsend gebracht en bij Koalite bij de heren Hans Bot en Herman Roosloot de Beenhakkerkotter ingeruild en een Kent 27 aangekocht. Waar we veel plezier aan beleven, goede vaareigenschappen en voor ons samen een fijne gemakkelijke boot. Ondanks dat we dachten hij is voor ons samen gaan we toch in de vakantie met onze kleinkinderen een á twee weken op stap en die worden dan weer door de andere twee kleinkinderen afgelost. Maar met wat aanpassingen lukt dit wel. Zo zijn we aangeland in het voorjaar van 2006.

Anneke en Ad Durinck

**Wij geven de pen door aan: familie Gerritsen**

-0-0-0-0-0-0-0-0-

### Publiciteit in Yacht Vision

Onze Kentenaren-club zal worden vermeld in één der volgende uitgaven van het blad Yacht Vision, uitgave van Waterbeek-media. In dit nummer zullen vele bootclubs worden opgenomen zoals onlangs de Barkas-club. Het blad, zeer dik, kost per nummer € 4.95. Wel veel reclame.

Redactie