



de Kentenaren

clubkrant van KENT 27/28 - vaarders jrg. 3 - nr. 2



Bijeenkomst 17 maart 2002 te Naarden

Om 12.30 uur kon de secretaris, wegens ziekte van de voorzitter, 38 Kentenaren welkom heten in het intieme clublokaal van de Roei- en Zeilvereniging Naarden.

De secretaris memoreert de ernstige ziekte van de voorzitter en wenste hem sterkte en een voorspoedig herstel. Secretaris gaf een kort resumé van het afgelopen jaar en de gehouden activiteiten en uitgebrachte clubkranten.

De 13 nieuwe leden van 2001 werden vervolgens voorgesteld; 5 leden(boten) bedankten om verschillende redenen, dus een groei van 8 tot 36 boten. Bericht van verhindering ontvangen van 8 leden; van 5 leden werd geen bericht ontvangen. Hierna was de microfoon voor de penningmeester, Marc Oost Lieveense, die een overzicht gaf van de inkomsten- en uitgaven in 2001 en voorstelde de contributie op € 11.50 vast te stellen voor 2002.

Het financieel verslag ligt voor belangstellenden ter lezing en beschikking. Na dit officiële gedeelte werd de inleider van de middag, Wim Verbaan geïntroduceerd.

secr.



Videofilm en lezing tocht naar Noorwegen

Wim Verbaan excuseerde zijn echtgenote en vertelde vervolgens hoe de ideeën voor deze tocht in konvooi waren ontstaan en de herkomst van de film. Vooral bij de voorbereidingen stond hij stil, om ieder ervan te doordringen, dat een gedegen voorbereiding, buiten veel voorpret, ook een rustig gevoel geeft. De mooie filmbeelden gaven vervolgens een goed idee van de tocht en de mogelijk- c.q. moeilijkheden.

De heer Verbaan werd hartelijk bedankt met een cadeau en een spontaan applaus.

redactie

Na een korte pauze was het woord aan de heer Roosloot voor mededelingen en nieuws van de werf. (zie elders een nadere uiteenzetting).

Vervolgens kwam het **Kentenaren weekend in Elburg** aan de orde. Na enige discussie kwam als geschikte datum de **7^e en 8^e september** uit de bus. Ook de vereniging 'Admiraal van Kinsbergen' was hiermee akkoord. Wij zullen u hierover nog nader berichten met de kosten voor deelname aan de barbecue etc.

Wilt u ons wel vast berichten of u in principe zult meedoen? De accommodatie is ook per auto goed bereikbaar. De verenigingshaven ligt dicht tegen Elburg aan, in een inham achter een schiereiland ten N.O. van de stadshaveningang.



In dit nummer

Verslag 17 maart 2002
Zomer activiteit
Touw, touw en nogeens touw
Gouden Ham
Historie Tjeukemeer
Werfnieuws
Route - tips



Nieuwe leden

fam. Aardenburg
fam. Steenstra
fam. Markestein
G. Feenstra-
S.Kleinsma



Bestuur

voorz.: Ad Struijk
secr.: Dick Twisterling
penn.: Marc Oost Lieveense
bank: 3837.43.230 bijdr. € 11.5
tnv JM Oostlievense-Naarden/Kentenaren
redactie: Jos en Dick
e-mail: twisterling@hetnet.nl
tel/fax: 0514 54 12 71



Ziekenboek

Zoals in het verslag op pag. 1 vermeld, is onze voorzitter Ad Struijk enige maanden opgenomen geweest in ziekenhuis Slotervaart; inmiddels is hij overgebracht naar Revalidatiecentrum Amsterdam, Overtoom 283 - 1054 HW Amsterdam. Wij wensen Ad een spoedig volledig herstel toe!
Uw secretaris is op 17 maart s'avond na de bijeenkomst onwel geworden en werd opgenomen in Ziekenhuis Gooi Noord; bleek een longembolie te hebben en vandaar zijn gebrek aan lucht. Werd voor Pasen weer ontslagen en mag thuis revalideren etc. Dank voor de hulp en belangstelling!

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



Contributie

De bijdrage voor 2002 is vastgesteld op € 11.50. Gaarne storting op nr. 3837.43.230 tnv J.M. Oost Lieveense - Naarden, tgv de Kentenaren.

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



Techniek = Touw, touw en nogeens touw

Gezien het feit dat wij ons met de handel in touw bezighouden is mij gevraagd hier een stukje over te schrijven. Dit is niet eenvoudig want je kunt er wel een boek over schrijven, **maar ik** zal het toch proberen.

Vroeger werd touw gemaakt van natuurlijke materialen zoals hennep, sisal, manilla en katoen. Tegenwoordig is alles bijna kunststof waarbij de volgende materialen veel gebruikt worden; polyester, nylon, polypropyleen, polythyleen, aramide, polyamide, kevlar en dyneema, kortom thermoplastisch materiaal. Deze zijn sterker dan de natuurlijke materialen en rotvast. De natuurlijke materialen worden qua uiterlijk vaak nagebootst, omdat men op een traditioneel schip een traditioneel touw wil.

De garens voor kunststoftouw worden gemaakt door het materiaal in vloeibare vorm door spinkoppen te spuiten. Wordt er een vezel gemaakt van meer dan 0,1 mm dik dan spreken we van monofilament, minder dan 0,1 mm dik is multifilament, waarmee een soepeler touwsoort gemaakt kan worden. Ook wordt er wel gespleten film of stapelvezel gebruikt.

Bovenstaande is een kale schets van de chemische samenstelling van touwwerk. Uiteraard geven fabrikanten van touw aan hun producten een eigen fraaie naam. Als watersporter gebruik je maar voor een paar doelen touw.

1. ankerlijnen - 2. vallen - 3. schoten - 4. landvasten

Laten we beginnen met de eigenschappen waar deze soorten aan moeten voldoen: **ankerlijnen**; deze moeten uiteraard zinken en schokken kunnen opvangen. Geschikte lijnen hiervoor zijn van b.v. nylon en polyester. Mocht een kettingvoorloop niet gewenst zijn, dan is er de mogelijkheid om voor een gevlochten lijn te kiezen waarbij in de eerste meters kleine stukjes lood zijn ingevlochten. **Vallen**; deze moeten zo min mogelijk rek hebben, langdurige belasting kunnen verdragen en slijtvast zijn. Op traditionele schepen gebruikt men veel geslagen touw. Op moderne jachten is gevlochten touw populair, omdat deze soort veel minder rek heeft **Schoten**; hier geldt hetzelfde als bij vallen, alleen is het voor een schoottouw ook prettig als hij goed in de hand ligt. **Landvasten**; deze moeten van drijvend materiaal zijn, enige rek hebben, schokbestendig zijn en een zo laag mogelijke interne warmteontwikkeling hebben. Dit kan ook weer in geslagen of gevlochten uitvoering; in ons land is de geslagen uitvoering het meest populair. Opmerkelijk bij de aanschaf van nieuwe landvasten is altijd weer dat de schippersvrouw beslist; a. de kleur is belangrijk en b. het moet zacht aan de handen zijn. Een veel voorkomende vraag is dan ook heeft u deze kleur een tint donkerder. Ons antwoord hierop is: nee, de nieuwe zomercollectie is nog niet binnen. Op zo'n moment heeft het dan ook niet veel zin meer om technische vragen te stellen, zoals het gewicht van het schip, het vaargebied, veelvuldig sluisen passeren enz. Verder zijn op dit moment nog een paar nieuwe touwsoorten in opkomst, waarvan er twee zijn die interessant worden;

1. Gevlochten landvasten met een ingeweven schokdemper.
2. Vandaalbestendig touw, dit is geslagen touw met hierin hele fijne RVS-draden.

Mochten er mensen zijn die meer vragen hebben over touw of kabelaringen of geïnteresseerd zijn in het leren splitsen van geslagen of gevlochten touw of b.v. het maken van een stootwil of leguaan van touw, dan kunnen ze contact opnemen met mij de redactie.

Arnold Homma



De Gouden Ham

Vooraf voor bootvaarders met fietsen aan boord is deze recreatieplas aan te bevelen. Via de Maas komt u bij Maasbommel in dit gebied. Vooral bij heen- en terugreis naar Zeeland, Limburg of Brabant is dit een aantrekkelijke plek om even te relaxen. Hierna enige bijzonderheden:

Info: Receptie Maaslanden, Hamsestraat 2, 6629 KT Appelterm - tel. 0487 54 18 78 fax 54 19 74.

Liggeldverordening: er zijn totaal 140 aanlegplaatsen in de Gouden Ham. Daarnaast kunt u ook bij de jachthavens terecht. De heffing geldt voor de damwanden van de Maaslanden (125 plaatsen), het Langeland (10 plaatsen) en het Groene Eiland (5 plaatsen). Ook voor ankeren wordt liggeld gevraagd. U mag eventueel 3 x 24 uur blijven liggen. Met een hond aan boord mag u alleen aanmeren nabij het beheersgebouw aan de oostelijke damwand van de Maaslanden, aan de damwand van het Langeland en bij het Groene Eiland. U moet met de kop naar de wal afmeren langs een steiger. Toiletten en douches zijn er op de Maaslanden; douchemunten bij de receptie en de havenmeester. De liggeldregeling geldt van 1 mei tot 30 september vanaf 14.00 uur tot de volgende morgen 8.00 uur. Of de tarieven inmiddels verhoogd zijn weten we niet, wij betaalden vorig jaar € 5.45 per nacht. U kunt vrijwel overal varen, als u maar niet harder vaart dan 9 km per uur en jetski's zijn verboden, evenals varen voor de strandbaden.

Dick



Historie: Het Tjeukemeer (Tsjûkemar)

Geïnspireerd door het droogmaken van de Haarlemmermeer in 1852 vatten enige prominenten in Friesland het plan op om ook het Tjeukemeer droog te malen. Het waren de heren: Mr. Bijma thoe Kingma, burgemeester van Lemsterland, Mr. A. Jongstra, advocaat te Leeuwarden en de burgemeester van Heerenveen, Anne Meijnesz. Dit was niet de enige keer dat men trachtte deze heilloze plannen te realiseren, want in 1876 werd er nog een poging ondernomen door "Crom en Co" uit Amsterdam. Het zou te ver voeren om alle voors en tegens op te noemen, doch we kunnen ons vandaag de dag gelukkig prijzen, dat de hele opzet niet is doorgegaan. Leuk is echter te weten hoe men zich deze droogmaking had voorgesteld, de reden was:

1. Verbetering van de waterstand in de provincie, 2. voorkoming en opheffing van de schade aan waterkeringen, 3. verkrijgen van meer dan 2000 ha cultuurgrond, 4. werkgelegenheid voor een groot aantal huishoudingen, 5. daardoor opheffing van veel arbesturen (toen vrij algemeen), 6. vermeerdering van inkomsten voor de staat, provincie en gemeenten. Van 1854 tot 1856 is men druk bezig geweest met grondonderzoek. Tevens werden belangstellenden opgewekt mee te doen in een NV, waarin een bedrag van f 500.000.-- zou moeten worden gestort wilde men met het werk aanvangen. Het uiteindelijk kapitaal was f 600.000.--. Wat was nu het plan? De inhoudsgrootte van het meer bedroeg in die tijd 2116 ha, 56 roeden en 80 ellen. Het overgrote deel bevatte veel veen of hier genoemd klijn; vooral onder Delfstrahuizen waar direct verveend moest worden (turfmakerij). Verder moest er een omringdijk met ringvaart worden aangelegd en sluisen, bruggen en wegen. Van de kosten hieraan verbonden zal ik u hier een opgave doen; let vooral op de kosten en prijzen vergeleken met de kosten in onze tijd. Voor het graven van de ringvaart, het ontzoden en drooghouden van het kanaal, het vervoer van de grond naar de laagste delen f 156.615.--. Het maken van 1900 kub rijbsbermen a f 5.-- de el totaal f 9.500.--. Zes molens a f 8.000.--. Verder 11000 ellen molensloten en scheidssloten totaal f 50.400.--. Een sluis f 6.000.-- en kosten der bruggen f 16.000.--. Aanleg van de wegen a f 0.80 de el over 14000 el is f 11.200.-- en onteigening van 84 ha grond f 84.000.--. Verder waren er uiteraard nog meer kosten, maar die doen niet ter zake. Uiteindelijk werd de totale som begroot op f 459.165.60. Omgerekend voor gebruiksgrond per ha op f 218.65. De polderlasten zouden vermoedelijk niet meer bedragen dan f 2.-- per ha. Het is de heren niet gelukt om het plan uit te voeren en wat daarvan de reden is valt moeilijk uit te leggen. Misschien moesten er te veel zaken worden gewijzigd waardoor alles duurder zou worden, of wat het meest voor de hand ligt, dat de financiering niet rond was te krijgen. Nu ben ik een liefhebber van het polderlandschap met z'n weiden, sloten en vogel leven en niet te vergeten de vergezichten. Echter, varend over het Tjeukemeer realiseer ik mij, dat we blij mogen zijn dat de plannen tot droogmaking niet zijn doorgegaan en dat we kunnen genieten van een meer, dat groot kan zijn door haar rust, maar ook groot kan zijn door haar grimmigheid, en bij het bulderen van de wind een mens zich héél klein kan laten voelen.

L. v.d. Weide

Nieuws van de werf:

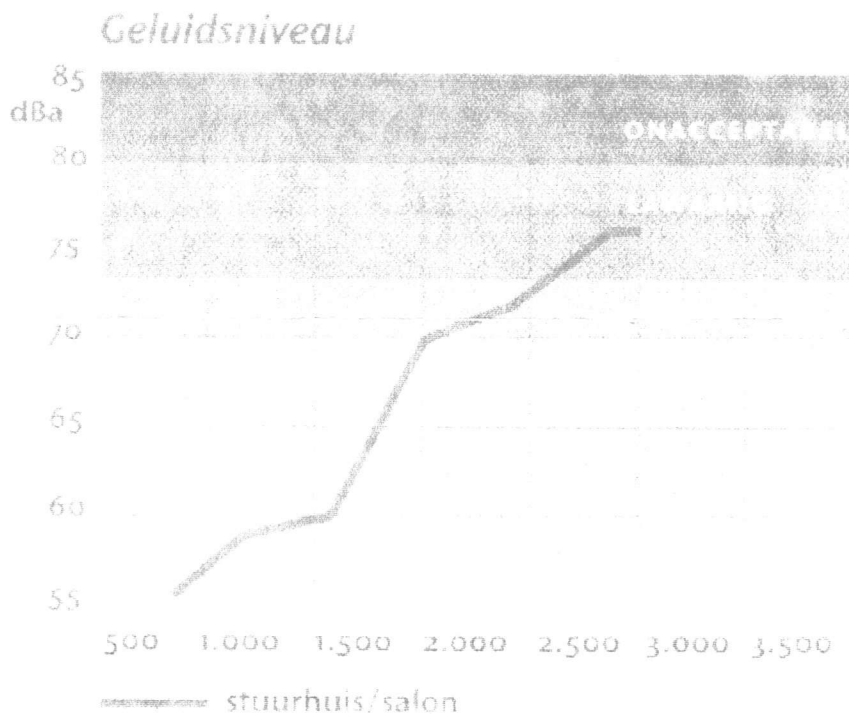
Na een jaar vol met ontwikkelingen en nieuwe plannen zijn we inmiddels weer druk verzeild geraakt in de voorjaarsafleveringen. Zoals een aantal van u reeds heeft ervaren, hebben wij op grond van de test in de Waterkampioen van oktober vorig jaar ons verder verdiept in het aspect geluid bij hogere toerentallen. Na langdurig onderzoek hebben we een Kent 28 met 50 pk Nanni uitgerust met een 5-blads hoog rendement schroef i.p.v. de standaard 3-bladsschroef. De resultaten hiervan zijn uitermate gunstig. Het geluidsnivo op vol gas wordt met 7 decibel gereduceerd naar ca. 70 dB (stillebereik). Zie ook bijgaande grafiek.

Degenen die ook hun boot willen laten voorzien van een dergelijke schroef, kunnen contact met ons opnemen voor levertijd en prijsopgave.

Inmiddels lopen ook al de eerste bestellingen voor een 5-bladsschroef voor de Kent 28 met 62 pk Nanni motor.

Na enkele jaren de Kent 28 en de Kent 33 op de markt gebracht te hebben, zijn we toe aan de volgende stap; de Kent 31. De Kent 31 gaat het gat in lengte en prijs vullen tussen de beide bestaande modellen.

Met 9.45 meter lengte en 3.50 meter breedte, is de 31 een stuk ruimer dan de 28. De belangrijkste verschillen in de indeling bestaan uit een meekijkplaats voor de navigator, twee extra vaste kooien en een tweepersoonsbed in de eigenaarshut (zie ook indelingstekening). De prijsstelling zal in de standaarduitvoering rond de Euro 125.000 komen te liggen met een 55 pk Volvo dieselmotor. Het eerste afgebouwde exemplaar verwachten we begin 2003 te kunnen presenteren.



indeling Kent 31



Route Noord - Zuid v.v.
Vecht - Merwedekanaal (kaart I)

Voor onze soort boten is de route naar het zuiden of noorden via de Vecht en Merwedekanaal aan te bevelen. Wij starten voor het gemak bij **Muiden**. De sluis is dan al gepasseerd met café Ome Ko aan bakboord. We varen onder de A2 door en zien al een prachtig stukje Vecht met curieuze woonboten. Na enige bochten komen we bij de spoorbrug (H 40), dan bakboord uit de Vecht op (brug H 19-25) en verlaten Weesp. Via Uitermeer - Nigtevegt - Oude Vecht - Overmeer - Vreeland (brug) - Loenen - Mijnden (afslag sluis Loosdrechtse Plassen) naar Breukelen (brug), langs 'Nijenrode' naar Maarssen (veel aanlegplaatsen). Hier beslissen of via stukje Amsterdam Rijnkanaal stuurboord uit, of via de stad Utrecht te varen (kost meer tijd, maar leuk/aantrekkelijk varen). Hoe dan ook bij Jutphaas pakken we het Merwedekanaal en via de sluis bij Vreeswijk (Koninginnesluis) of een stop J.H. Plettenburg, komen we op de Lek en steken over, enige stroom op BB, naar Vianen. Hier is ook een goede haven aan SB na de grote sluis. Wij vervolgen het kanaal en hier is het vrij rustig varen met soms een vracht- of plezierboot. De bruggen draaien al automatisch of via de marifoon. Bij Meerkerk is weer een leuke wal om af te meren. De reis gaat verder via een basculebrug en de spoorbrug voor Arkel, deze opent volgens de spoorregeling; kaart meenemen, gratis mee te nemen bij de ANWB! Hier duiken we BB de gekanaliseerde Linge in naar Gorinchem; ligplaatsen buiten of binnen de stad. Ook kunnen we hier de Linge opvaren de Betuwe in (v.v.) of via de kleine jachtensluis en de Merwede (veel verkeer, recht oversteken), naar de afgedamde Maas en vervolgens of westwaarts naar Werkendam/Biesbosch etc.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

Dick



Passanten

Wij zagen passeren 't Wantij van de fam. vd Kolk en de Seelefant van de fam. Weier en spraken aan de steiger de Lindemuulders van de Otter II; leuk weer Kent's te zien varen. Alf kwam nadien ook een plantengroet brengen! Danke!

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-



De Turfroute

Deze is open van 16 mei tot 16 september (zie wateralmanak 2002 blz. 425/426).
 Op zaterdag- en zondag werken bruggen en sluizen niet!

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-



Verzoek

Stuur uw belevenissen respectievelijk ervaringen met uw Kent eventueel met foto(s) naar de redactie! Wij publiceren deze graag ten gerieve van uw mede clubgenoten.

Redactie