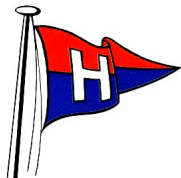


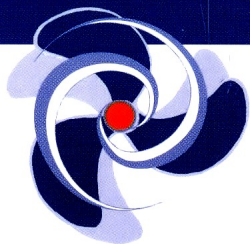


het bestek



het Bestek

Officieel orgaan: **WSV-Haringvliet**
te Hellevoetsluis,
aangesloten bij het: **KNWV**



RE-START *Service*

*Inbouw, verkoop en onderhoud
van binnen- en
buitenboordmotoren*

Tel. (0181) 32 13 85 - mobiel 06.51 126 691



"HET TEAM" IN KWALITEIT EN SERVICE



WESTHAVENDIJK 10 • 3241 LP MIDDELHARNIS
TEL: (0187) 48 37 90 • FAX: (0187) 48 68 10 • WEBSITE: WWW.VANVLIETZEILEN.NL



het Bestek

Officieel orgaan van:
WSV-Haringvliet te Hellevoetsluis
aangesloten bij Het Watersportver-
bond

januari 2006

Correspondentieadres:

Postbus 26,
3220 AA Hellevoetsluis
Bankrekening 50 61 14 139
Girorekening 70 81 60
t.g.v. WSV Haringvliet

Redactie:

zie adressenlijst
achterin het Bestek

Ereleden:

S.C.J.van Hagen
L.van der Klooster
H.G.Sasz
F.Keller
G.Engler

Omslagontwerp

Bart van Leeuwen
Jan van Looy

Druk

drukkerij Kranse
Sommelsdijk

Niets uit deze uitgave mag op eni-
gerlei wijze worden overgenomen
zonder uitdrukkelijke toestemming
van de redactie.

Het verlenen van toestemming tot
publicatie in deze uitgave strekt
zich tevens uit tot het in enige vorm
elektronisch beschikbaar stellen.

Van uw redactie	2
Van uw voorzitter	3
Lopende agenda	4
Bestuursmededelingen	5
<i>Gep Engler en Felix Keller ereleden</i>	
<i>Knippen en Scheren</i>	
In Memoriam	9
Kort uit de najaarsvergadering	10
Met dank aan	12
<i>Gep Engler</i>	
<i>Kees Dekker</i>	
Tarieven 2006	15
Nieuws uit het Kanaal	19
Nieuws uit de Heliushaven	23
Nieuws van de Evenementencommissie	26
<i>Korting keuren reddingsvlotten</i>	
Jeugdtribiek	28
<i>Data CWO lessen</i>	
<i>CWO vragen</i>	
<i>Gevonden langs het strand</i>	
<i>Afstreepuzzel</i>	
22 jaar Bestek	34
De maidentrip van zeiljacht ZeeArend (1)	38
Koken met de riemen die je hebt	45
Enkele reis Lubeck	47
Ingezonden brief	54
Naar de Carieb en terug(1)	55
Adressen	61
Nieuwe leden/ geen lid meer	64
Bijlage:	

- *Lijst van Zelfwerkzaamheid in de Heliushaven t/m 6 mei 2006*
- *Werkzaamheden HELIUSHAVEN die in het VOORJAAR 2006 gepland staan*

Sluitingsdatum Bestek 140 : 1 maart 2006

Van uw redactie

Hier is dan het eerste exemplaar van 2006, waarin ik nog wat onwennig de pen hanteer. Bladerend door oude Bestekken zie ik namen van voorgangers. Eerst Van Uw redactie geschreven door Gep Engler, daarna door Ria Peelen en recent nog door Kees Dekker. Gep Engler heeft zich vele jaren ingespannen voor Het Bestek. Na die vele vele jaren is hij er nu toch mee gestopt. Ook Rob Warnaar hield het redactiewerk voor gezien. Kees Dekker is onze verenigingsvoorzitter geworden. Hem ben ik als hoofdredacteur opgevolgd. Gelukkig blijft Ria Peelen als eindredacteur en Ed Stubenitsky voor de samenstelling. En dan hebben we Peter Bos nog voor de website www.wsvharingvliet.nl, welke U naast de 4 exemplaren van het Bestek ook veel actuele informatie geeft. Flip van Spronsen heeft de advertentie-exploitatie voor zijn rekening genomen. Dit heeft hij weer van Ria Peelen overgenomen. Alda langstraat versterkt de redactie en houdt zich voornamelijk bezig met de Jeugdtribune. Inclusief mijzelf zijn er dus 3 nieuwe



krachten voor Het Bestek. Het is een blad dat naast alle nuttige informatie ook een aantal (reis)verhalen bevat. Door en voor leden zoals dat bedoeld is.

Vele schepen zijn nu gehuld in winterrust. We hebben een nieuw jaar voor de boeg waarin weer van alles te beleven valt, ook in en met het Bestek, variërend van wedstrijden en tochten, jeugdactiviteiten, onderhoudschema's en andere informatie. Wij staan met z'n allen klaar om U volledig op de hoogte te houden.

Ieder een heel goed 2006 toegewenst!

*Piebe Zuidema,
uw nieuwe hoofdredacteur.*



Evert Peelen Jachtservice v.o.f.

**onderhoud - reparatie - restauratie - installatie
halen/brengen van schepen van/naar iedere bestemming**

Vaargeul 136 3224 CW Hellevoetsluis
telefoon/fax: 0181-315754 mobiel: 06-22776943
www.zeezeilreizen.nl

Van uw voorzitter

Laat ik beginnen met u, namens het Bestuur, een voorspoedig en gezond 2006 toe te wensen. Ik hoop u zondag 8 januari 2006 persoonlijk deze wens over te brengen.

In deze inleiding past een korte terugblik op 2005 en uiteraard, daar zijn wij als bestuur het meeste mee bezig, een vooruitblik op 2006. Het afgelopen jaar was een goed verenigingsjaar. De activiteiten die door de Evenementencommissie worden georganiseerd, mogen zich in toenemende belangstelling verheugen en zijn enthousiast ontvangen. Ook de ledenvergaderingen werden redelijk goed bezocht en dat is een belangrijk 'vehikel' in de communicatie tussen leden en bestuur. Kortom, er waren weinig wanklanken. In tegendeel!

De activiteiten die door een groot aantal leden ten behoeve van de vereniging worden ontplooid liegen er niet om! In eigen beheer werd een nieuw onderkomen ontworpen voor de Heliushaven. De groep leden die zich hier intensief mee heeft bezig gehouden verdient alle lof. Veel mensen hebben hier voor onze vereniging heel veel tijd in gestoken. Hetzelfde geldt voor de leden die zich vele zaterdagen beschikbaar stellen voor het begeleiden van de jeugdtrainingen. In de Heliushaven is de A-steiger in zelfwerkzaamheid gerenoveerd en vormt met de B- en de C-steiger, die een jaar eerder zijn aangepakt, nu het visitekaartje van de vereniging. En zo kan ik nog doorgaan. Het geeft aan dat de vereniging leeft en dat steeds meer leden bereid zijn zich voor de vereniging in te zetten! En dat is een heel positieve gedachte om het nieuwe jaar mee in te gaan.

Mijn voorganger schetste in het eerste Bestek van 2005 de 'dreigingen' van buitenaf. De tariefsverhoging van het water in het Kanaal en de golfbreker in de Helius-

haven. Beide zaken zijn nog niet opgelost. De verhoging van de watertarieven hangt nog steeds boven ons hoofd. Weliswaar heeft de gemeente de verhogingen wat afgezwakt, maar wij vinden nog steeds elke verhoging boven het huidige niveau onterecht en niet aanvaardbaar. En daar denken de andere huurders, verenigd in het Watersportplatform, precies zo over. Het wachten is nog steeds op een uitnodiging van de gemeente om over het contract te onderhandelen.

Met de besluitvorming over golfwerende faciliteiten in de Heliushaven schiet het ook nog niet erg op. De ponton die er als proef ligt, heeft zich nog niet kunnen bewijzen. Sinds het ding er ligt, heeft het precies één dag hard uit zuidelijke richting gewaaid en dat is toch wat weinig ervaring om besluitvorming op te baseren. Wordt vervolgd!

Wat mogen wij verwachten in 2006? De vereniging bestaat 45 jaar! We gaan het nieuwe gebouw in de Heliushaven feestelijk in gebruik nemen! Wanneer precies is nog een vraagteken, want in het voortraject hebben we wat vertraging opgelopen. We hopen nog steeds vóór de zomer. In het Kanaal gaan wij verder met het uitwerken van renovatieplannen. De beslissing nemen we uiteraard pas als duidelijk is waar we met de gemeente uitkomen. Met de jeugdopleidingen gaan we door en mogelijk worden die uitgebreid. Kortom er is nog genoeg te doen en wij rekenen wederom op uw aller inzet.

Laten we samen ook van 2006 een jaar maken waar we met voldoening op terug kunnen zien.

Kees Dekker

Lopende agenda

8 januari 2006

**Nieuwjaarsreceptie
Citta Romana
Hellevoetsluis
15.00 u**

1 april 2006

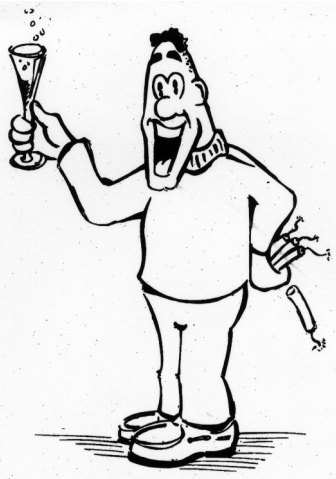
boten in het water

15 april 2006

boten in het water

29 april 2006

opruimdag Heliushaven 10.00-13.00 u



**De Redactie
wenst u een
gelukkig
Nieuwjaar
toe**

Het Bestek kwijt?

Geen nood!

Alle actuele informatie vindt U ook op onze website

www.wsvharingvliet.nl

Bestuursmededelingen



Gep Engler en Felix Keller

nieuwe ereleden van WSV Haringvliet

Op de Najaarsledenvergadering van 18 november 2005 werden Gep en Felix voorgedragen voor het erelidmaatschap van onze vereniging. De vereniging is sindsdien 2 ereleden rijker. Onze kersverse voorzitter, Kees Dekker, motiveerde de voordrachten als volgt:

G.H. Engler

Gep zet zich al vele jaren in voor de vereniging. Toen ik als penningmeester in 1985 mijn eerste bestuurservaring opdeed, was Gep al geruime tijd lid van de redactie van het Bestek (Felix Keller was toen hoofdredacteur) en dat is vrijwel tot vandaag de dag het geval gebleven. Ik denk dat hij zonder moeite de titel

“langst zittende commissielid” kan opeisen. Ook heeft hij een aantal jaren als hoofdredacteur en dus als bestuurslid mee geholpen de richting van de vereniging te bepalen. Nu is het voor langere tijd een commissie- of bestuursfunctie vervullen op zich geen reden voor een erelidmaatschap. Daar hoort meer bij. Voor Gep valt te noemen: zijn vele, vele bijdragen aan het Bestek, maar vooral zijn zeer



Afscheidscadeau voor Gep Engler

foto: Helma Don

gewaardeerde hulp bij de noodzakelijke wijzigingen van Statuten en Reglementen. Hij vervulde vaak de rol van “luis in de pels” die, wanneer het bestuur al hoopte een aardige tekst verzonnen te hebben, die hoop de bodem in ramde met goede argumenten. Zelf gaf hij dan wel aan hoe het beter zou kunnen. Dit zijn werkjes waar eigenlijk nooit iemand trek in heeft, behalve dan Gep en daarmee heeft hij de vereniging een grote dienst bewezen. Als laatste zou ik willen noemen dat hij een grote bijdrage heeft geleverd aan de realisatie van het zogenaamde Bestuurshand-

F. Keller

Het bestuur is aan wat achterstallig onderhoud bezig. Toen het idee opkwam Gep te

boek. Het Bestuurshandboek is een set van beschrijvingen van de taken en verantwoordelijkheden van het bestuur. Voor nieuw intredende bestuursleden uitermate nuttig en een goede bijdrage aan de continuïteit van het bestuur binnen onze vereniging. Het handboek is onlangs onder de bezielande leiding van onze secretaris bijgewerkt, maar Gep heeft een belangrijke rol gespeeld, vooral in het begintraject. Kortom, de zeer lange en actieve betrokkenheid bij ons clubblad, alsmede zijn tomeloze inzet voor goede Statuten, Reglementen en het Bestuurshandboek zijn

honoreren voor zijn activiteiten voor de vereniging, werd eigenlijk direct duidelijk dat wij verzuimd hadden dat in een eerder stadium voor iemand anders te doen, namelijk voor Felix Keller. Felix heeft een aantal jaren het hoofdredacteurschap uitgeoefend, was in die zin mogelijk zelfs de mentor van Gep.

Als bestuurslid herinner ik mij van hem zijn strikt onafhankelijke visie op zaken die de vereniging betroffen en hij was nooit te beroerd zijn standpunt langdurig en indringend te verdedigen tegen verenigingscorefeecën als Jan Dekker.

Die onafhankelijke, realistische visie bleek ook meerdere keren tijdens ledenvergaderingen waar hij het bestuur uit het slop haalde wanneer er een patstelling dreigde.

Verder heeft Felix, veel, ja zelfs zeer veel gepubliceerd in ons clubblad, de initialen *FK* zijn bijna in elk Bestek te vinden. Zijn bijdragen vallen zonder uitzondering op door de hoge kwaliteit.



Felix Keller ontvangt erelidmaatschap

foto: *Helma Don*

Dat kwam weer mede door Gep, die door Felix ingehuurd werd om de teksten van de nodige germanismen te ontdoen, waar Felix – gezien zijn Zwitserse achtergrond – natuurlijk altijd wel wat last van blijft houden. Ook dit zou op zich nog niet voldoende zijn voor een voordracht.

De druppel die voor ons de emmer deed overlopen, in de goede zin des woords natuurlijk, is dat Felix ook gedurende een lange reeks van jaren, en eigenlijk nog steeds, de Wedstrijd- en Jeugdcommissie

assisteert bij het organiseren van wedstrijden door met zijn schip als start- en finishschip te fungeren.

Zie hiervoor ook het “Dossier Teamwedstrijden” uit november 2002, dat mede door hem is samengesteld.

Ook hier zijn wij van mening dat door gedurende lange tijd veel nuttige zaken voor de vereniging te verrichten, een ere-lidmaatschap volledig op zijn plaats is.



De nieuwe ereleden Felix Keller en Gep Engler

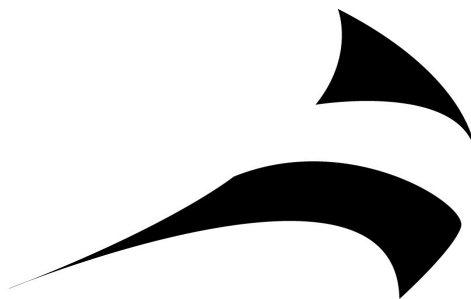
foto: Helma Don

DEVRIES SAILS STELLENDAM

Toerzeilen
Wedstrijdzeilen
Rolreefsystemen
Sprayhoods
Achtertenten
Bimini's
Winterkleden



Marina Stellendam
Deltahaven 75
3251 LC Stellendam
Telefoon: +31(0)187 499338, Fax: +31(0)187 499339
E-mail: stellendam@devriessails.nl, website: www.devriessails.nl



S M E E L E N M A R I T I E M **j a c h t m a k e l a a r d i j**

Jachthaven:
Smeelen Maritiem Jachtmakelaardij
Burg. Van der Jagtkade 1
3221 CB Hellevoetsluis

Telefoon: 0181-322403
Fax: 0181-337868
Mobiel: 06-51310014
E-mail: info@smeelenmaritiem.nl

Bemiddeling op basis van NO CURE NO PAY, vraag naar de voorwaarden

“Knippen en Scheren”

Een aantal leden heeft vragen gesteld over de fors verhoogde tarieven voor “Knippen en Scheren”. Deze tarieven zijn inderdaad een jaar geleden zodanig verhoogd dat twee weken op de kant voor “knippen en scheren” ongeveer net zo duur is als een heel winterseizoen op de kant. Het tarief is nu ook vergelijkbaar met het tarief dat door commerciële aanbieders wordt berekend. Dit is geen vergissing maar een bewuste keuze. Wat wij hiermee aangeven is dat wij er de voorkeur aan geven de schepen gedurende het winterseizoen op de kant te hebben en eigenlijk van het knippen en scheren af willen. Hoewel gelukkig beslist niet iedereen zich dat

hoeft aan te trekken, is het toch te vaak voorgekomen dat de havencommissie na het knippen en scheren bleef zitten met een hoop achtergelaten rommel. Verder willen wij als alle schepen weer te water zijn de parkeerruimte in zijn geheel beschikbaar hebben. Een ontmoedigingsbeleid voor knippen en scheren dus! Het alternatief is deze mogelijkheid niet meer aan te bieden, maar dat ging ons ook weer iets te ver. Wat wij verzuimd hebben is dit naar de leden toe duidelijk te maken, waarvoor onze excuses

In memoriam Karel Wilhelm de Jong

Dhr. de Jong, schipper van de “Runamara”(A014 Heliushaven), overleed 31 oktober 2005.

Hij werd 63 jaar.

Op de rouwkaart staat heel passend: De zee was alles, zijn gezin zijn haven en zijn leven boeiend.

Het was schrikken op de Najaarsledenvergadering toen de daar aanwezige leden dit droevige bericht hoorden. Zoals gebruikelijk de laatste tijd hielden we een minuut stilte voor de in het afgelopen jaar overleden leden van onze vereniging, waaronder ook de schipper van de “Runamara”.

De vereniging wenst Detty zijn vrouw, zijn kinderen en zijn kleinkinderen veel sterkte toe.

Kort uit de Najaars(leden)vergadering, een impressie van een leden(?)vergadering

Voorjaarsvergaderingen zijn veel leuker dan najaarsvergaderingen: het nieuwe seizoen staat voor de deur en op dat moment denk je nog dat het een eendeloos seizoen gaat worden, letterlijk en figuurlijk. Letterlijk gaat die vlieger natuurlijk niet op, maar figuurlijk... nou ja, vul zelf maar in wat afgelopen seizoen voor je heeft gebracht.

Terwijl ik dit schrijf, is het zaterdagochtend en heb ik tot diep in de nacht naar de tv gekeken. Nederland is platgebombardeed door een paar sneeuwvlokken. De eerste nieuwe files hebben zich ondertussen al weer aangediend. Nederland is niet meer geschikt voor de winter en gelukkig zijn er visionairs die voorspellen dat we een subtropisch en zelfs mogelijk een tropisch klimaat zullen krijgen.

Dat is mooi, hoef ik geen stukjes over gezapige najaarsvergaderingen meer te schrijven! Goed en wel, ik heb het beloofd en dan doe ik het ook. Eens kijken wat mijn voorgangers ervan gebakken hebben. Na wat oude "Bestekken" te hebben doorgelezen, je moet immers je inspiratie ergens vandaan halen, vroeg ik me af, waarom dit "Kort uit" heet.

Het lijken wel reisverslagen! Een reisverslag maak je om anderen, die niet in staat zijn geweest om mee te genieten, deelgenoot te maken van je geluk, je belevenissen, teleurstellingen, angst, plezier of spanning. Een Verslag van de ledenvergadering is natuurlijk nodig: soms moet je eens wat na kunnen lezen of afspraken die gemaakt zijn afvinken. En soms zijn er ook leden, die niet in staat zijn om te komen, andere verplichtingen hebben of eens een keer geen zin hebben.

Maar zonder het direct te beseffen raak ik hierbij wel een teer punt. Driekwart van de

leden is niet op de vergadering! Ik heb er nu twee meegemaakt, maar het lijkt wel of de vergaderingen bedoeld zijn voor bestuur en commissieleden. Een ledenvergadering? Tijd zat om hierover eens na te denken en hoewel het eenzijdig is, heb ik een soort van score gemaakt om de vergaderingen te beoordelen.

Allereerst vroeg ik me af of er nou echt een verschil is tussen een najaarsvergadering en een voorjaarsvergadering. Behalve dat je in het najaar een seizoen afsluit en in het voorjaar een seizoen begint en dus hoogstens wat gemotiveerder kan zijn, zie ik in de praktijk geen verschillen. Dezelfde mensen, dezelfde aantallen. Zou het dan de locatie kunnen zijn? Nou, daar geloof ik niet in, want het is een prima locatie, vriendelijke mensen, leuke bar, de koffie is goed en de stoelen zitten prima. Zou het de agenda van de vergadering kunnen zijn? Niet interessant genoeg, te weinig herkenning misschien, verkeerde onderwerpen wellicht? Tja, dat is een moeilijke om te beoordelen.

Het lijkt me toch dat de nieuwbouw (ons onderkomen), de centjes, nieuwe ereleden (*Gefeliciteerd Felix en Gep!*) belangrijk genoeg zijn om over mee te denken. Er is overigens gelegenheid genoeg om mee te denken en een andere mening kenbaar te maken.

Voor de vergadering even bijpraten met een kop koffie, in de pauze of na de vergadering met een drankje aan de bar. De presentatie is professioneel en duidelijk. Dat maak ik wel eens anders mee! Tot nu toe kom ik op een gemiddelde score van een acht! Nu kan het natuurlijk zijn, dat ik gekleurd ben, het niet goed zie, een beetje zit de slijmen of te lang niet geslapen heb. Allemaal mogelijk, maar dan zou ik zeggen:

“Kom eens zelf, dan kun je meebeslissen, meepraten en zelfs de onderwerpen beïnvloeden!”

Overigens, het sneeuwt nog steeds. Was het maar weer lente!

Flip van Spronsen.



DIESELSERVICE BV

Een jong dynamisch bedrijf dat zich specialiseert in het inbouwen en onderhouden van:

- voortstuwinginstalaties
- generatoren
- besturingstechniek
- pompen en lenssystemen
- boilers en sanitair
- verwarming



YANMAR
DIESEL ENGINE
CO., LTD *dealer*

Scheelhoekweg 8-10
3251 LZ Stellendam

Tel: (0187) 49 16 59
Fax:(0187) 49 35 05

Met dank aan

Gep Engler

Ruim 22 jaar in de redactie, waarvan 4 jaar als hoofdredacteur, ongelooflijk!

In het voorjaar van 1983 werd Felix Keller hoofdredacteur van het Bestek. Felix vroeg Gep, die zich eerst beschikbaar had gesteld voor de wedstrijdcommissie, of hij redactielid wilde worden. Dat wilde Gep wel, want, zoals hij zelf op de Najaarsledenvergadering vertelde, had en heeft hij van wedstrijden totaal geen verstand.

In 1989 moest Felix aftreden en was deze statutair niet herkiesbaar. Gep had geen ambities om hoofdredacteur te worden of, zoals ik vermoed, onderschatte zichzelf. Chris Geurts werd hoofdredacteur. Chris Geurts werd in 1993 opgevolgd door Cees Kooy.

In 1995 werd Gep alsnog hoofdredacteur, omdat Cees Kooy voorzitter van de havencommissie Heliushaven werd. In 1999 belde Gep naar Evert Peelen, mijn echtgenoot. Deze lag op dat moment met griep op bed. Een geanimeerd telefoongesprek volgde. Gep vertelde mij dat hij Evert wilde vragen of deze het hoofdredacteurschap van hem over wilde nemen. Hij had het nogal druk op zijn werk en moest daarvoor ook vele keren naar het buitenland. Volgens hem liet hij daarom als bestuurs-

lid en hoofdredacteur zo nu en dan wat steken vallen. Die steken heb ik trouwens nog nooit zien vallen. Als ze al gevallen zijn, raapte hij ze vast zelf op voordat anderen op het idee kwamen om te bukken. Gep is erg kritisch op zijn eigen functioneren.

Evert gaf te kennen deze functie ook absoluut niet met zijn werk te kunnen combineren. Na lang nadenken heb ik Gep toen voorzichtig voorgesteld dat ik het wel wilde doen en zo is het gekomen dat ik, Ria Peelen, Gep Engler in 1999 opvolgde. Gelukkig bleef Gep nog aan als redactielid. Hij heeft het hoofdredacteurschap op zijn eigen wijze, zeer gedegen dus, aan mij overgedragen. Daar ben ik hem nog steeds dankbaar voor. Ook toen Kees Dekker het hoofdredacteurschap van mij overnam, bleef Gep de redactie versterken. Dat deed hij tot het najaar van 2005. Echt ongelooflijk!

Namens de vereniging bedankt voor je enorme inzet de afgelopen 22 jaar!

Ria Peelen.

Kees Dekker als hoofdredacteur van het Bestek

Met zo'n voorzitter zit de vereniging wel goed!

De huidige voorzitter van onze vereniging hoefde niet aan U voorgesteld te worden, omdat hij vanaf 24 april 2003 hoofdredacteur van het Bestek was. In Bestek 128 werd hij wel als hoofdredacteur aan U

voorgesteld. Maar dat was voor de wat oudere leden eigenlijk ook niet nodig.

Van 1984 tot 1991 bekleedde hij namelijk de post van penningmeester binnen de

vereniging. Een oud gediende dus. Ik schreef in Bestek 137 dat de redactie Kees niet graag zag vertrekken. Echter voor een goed doel wilden wij best wat over hebben. Dat goede doel was en is het voorzitterschap van onze vereniging.

Kees werd op de Voorjaarsledenvergadering tot voorzitter benoemd. In de afgelopen Najaarsledenvergadering is Piebe Zuidema tot hoofdredacteur benoemd.

In de tijd tussen die twee vergaderingen bekleedde Kees een dubbelfunctie. Hij was zowel voorzitter van onze vereniging als hoofdredacteur van het Bestek. Bij twee Bestekken heeft hij de redactie nog

aangestuurd toen hij al voorzitter was. Zelfs op de laatste redactievergadering was hij tot in de late uurtjes aanwezig om Piebe in te werken. Hulde voor zoveel verantwoordelijkheidsgevoel! Met zo'n voorzitter zitten we dus wel goed.

Kees, namens allen, bedankt voor de ongedwongen gezellige en goede manier waarop je de redactieleden aanstuurde.

Ria Peelen.

SP Systems

SPECIAAL VOOR DE JACHTBOUW

ook geschikt voor de doe-het-zelver

SP 106

- LIJM

SP 301

- COATING

SP 302

- PLAMUUR

SP 120

- TEAKDEKLIJM

SP 2000

- POLYURETHAANLAK

SP AQUACURE

EPOXYHARSEN

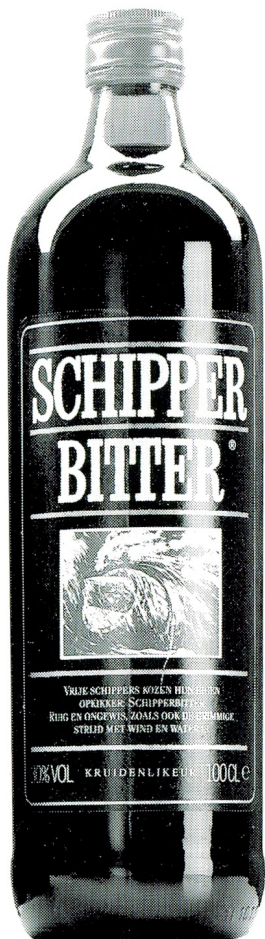
DEALER

Van Egmond Watersport

Overschieeweg 2 (bij Hoge Brug)

Overschie - Rotterdam

(010) 415 91 31



In Muiden kwamen de mannen en vrouwen van de platbodems bijeen. Vrijbuiters die een hard en onzeker maar avontuurlijk bestaan op het water verkozen. Ze kregen de ene na de andere bitter voorgezet, tot ze zeiden: "Ho, dit is 'm. Die staat."

Zo werd Schipper Bitter geboren. Als spraakwater in kajuit en kroeg. Als hartversterker zodra de Noordwester aan het want rukt en als de twistgesprekken hoog opwaaien.

**SCHIPPER
BITTER®**

**SCHIPPER
BITTER®**

RIJG EN ONGEWIS

Tarieven 2006

*Tarieven WS Haringvliet per 1 januari 2006,
vastgesteld door de Algemene Leden Vergadering op 18 november 2005*

De jaarlijkse contributie voor vaste ligplaatshouders bestaat uit:
lidmaatschap + vastrecht van de box + m² bedrag schip + rest indien van toepassing, t.w.
toeristenbelasting + eventueel afkopen zelf-werk-zaamheid + parkeergeld jol.

Lidmaatschap

Lidmaatschap gewone leden	€ 61,10
Lidmaatschap jeugdleden	€ 25,25
Lidmaatschap gezinsleden	€ 22,--

Liggelden Kanaal

Vastrecht voor alle boxen	€ 201,--
Liggeld per m ² schip voor alle boxen m ² worden afgerond op hele m ² naar boven	€ 10,35
Jollen op de kant	€ 48,30
Overwinteren in het Kanaal (1 oktober t/m 31 maart) door leden uit de Heliushaven	€ 74,75

Liggelden Heliushaven

Vastrecht bij boxbreedte	≤ 3.00 m	€ 295,--
	> 3.00 m, maar ≤ 3.50 m	€ 331,--
	> 3.50 m, maar ≤ 4.00 m	€ 373,--
	> 4.00 m, maar ≤ 4.50 m	€ 407,--
	> 4.50 m	€ 428,--
Toeslag op vastrecht bij vingerpier	≤ 3 m	€ 30,60
	> 3 m	€ 43,30
Liggeld per m ² schip voor alle boxen m ² worden afgerond op hele m ² naar boven		€ 7,45
Jollen op de kant		
jol zonder trailer		€ 48,--
jol met trailer		€ 75,--
catamaran zonder trailer		€ 101,--
catamaran met trailer		€ 122,--

Zelfwerkzaamheid

Leden en jeugdleden met een vaste ligplaats of een vastrechtbox in een van onze havens worden geacht aan zelfwerkzaamheid deel te nemen. Zij die niettemin van deelname wensen te worden vrijgesteld en zij die geen gehoor geven aan de oproep voor werkzaamheden te verschijnen dienen de afkoopsom te betalen: € 305,50

Toeristenbelasting

Voor leden met een vaste ligplaats, woonachtig buiten Hellevoet-sluis per jaar € n.n.b.
Voor niet vaste ligplaatshouders per overnachting, per persoon € n.n.b.
(met een maximum van € n.n.b. per jaar)

(Toeristenbelasting 2006 bekend na besluitvorming gemeente)

Inschrijving als lid, inschrijving op wachtlijst en toewijzing box

Inschrijving als lid (eenmalig) € 250,--

Inschrijving wachtlijst € 63,50

Leden die hun box opzeggen kunnen gratis op de wachtlijst geplaatst worden.

Weer ingeschreven worden na eerste maal weigeren van toegewezen box € 63,50

Weer ingeschreven worden na nogmaals weigeren van toegewezen box € 127,--

Toewijzing box (eenmalig bij toewijzing vaste ligplaats) € 127,--

Restituties

Bij opzeggen van een vaste ligplaats tussen 1 januari en 1 juli wordt de helft van het liggeld (dus niet van het lid-maat-schap, zelfwerk-zaamheid of toeristenbelasting) gerestitueerd. (Bij opzeggen in januari na ontvangst van de rekening blijft U dus gehouden de rekening te voldoen).

Bij opzeggen na 1 juli volgt geen restitutie.

Opzeggen kan alleen **schriftelijk** bij de Administrateur.

Informatie over eventuele restitutie van (een deel van) de huursom van een vaste ligplaats bij langdurige afwezigheid van het schip kan bij de Administrateur worden ingewonnen.

Voor jeugdleden, gezinsleden, en donateurs gelden geen restitutieregelingen.

Passanten

Ligplaatshouders uit een van de havens kunnen de nacht van zaterdag op zondag zonder kosten in de andere haven overnachten.

Op andere dagen krijgen zij 50% korting op de passantentarieven.

Ook passanten dienen minimaal WA verzekerd te zijn!

De tarieven gelden per meter scheepslengte over alles per dag voor een enkelrompschip.
Catamaran 150 %, Trimaran 200 %

Kanaal 's zomers (1 april tot 1 oktober) € 1,08

's winters € 0,64

De scheepslengte wordt afgerond op hele meters naar beneden.

Voor leden wordt **bij vooruitbetaling** maximaal 4 dagen per week en per kalendermaand maximaal 3 weken van 4 dagen in rekening gebracht.

Voor niet-leden wordt **bij vooruitbetaling** maximaal 5 dagen per week en per kalendermaand maximaal 3 weken van 5 dagen in rekening gebracht.

Voor leden wordt **bij achteraf betalen** maximaal 4 dagen per week en per kalendermaand maximaal 4 weken van 4 dagen in rekening gebracht.

Voor niet-leden wordt **bij achteraf betalen** maximaal 5 dagen per week en per kalendermaand maximaal 4 weken van 5 dagen in rekening gebracht.

<u>Heliushaven</u> ‘s zomers (1 april tot 1 oktober)	€ 1,15
‘s winters	€ 0,64

De scheepslengte wordt < 0.5 m naar beneden en > 0.5 m naar boven afgerond.

Voor leden wordt maximaal 4 dagen per week en per 4 weken maximaal 3 weken van 4 dagen in rekening gebracht.

Voor niet-leden wordt maximaal 6 dagen per week en per 4 weken maximaal 3 weken van 6 dagen in rekening gebracht.

Elektriciteitsgebruik

Kanaal gratis. Stekkers dienen na vertrek uit het stopcontact verwijderd te zijn, tenzij anders met de havenmeester is afgesproken. Elektrische verwarming op wat voor manier dan ook is niet toegestaan.

<u>Heliushaven</u> d.m.v. muntautomaten of gebruikmeters	
muntautomaten per 2 kWh	€ 0,50

Een beperkt aantal gebruikmeters is beschikbaar, aanvragen bij de havenmeester.

Aansluitkosten (eenmalig)	€ 30,--
Verbruikskosten per kWh	€ 0,23

De eindstand dient voor 15 november aan de havenmeester te worden doorgegeven. Bij niet tijdig doorgeven van de stand wordt de meter door het bestuur opgenomen. Hierop is geen verhaal mogelijk.

Drinkwatergebruik

Zowel in het Kanaal als in de Heliushaven gratis. Afspuiten van schepen met drinkwater is niet toegestaan

Douches

Kanaal gratis.

Heliushaven douchemunten zijn verkrijgbaar bij de havenmeester. Per stuk € 0,50

Sleutels

Kanaal borgsom sleutel hek /toiletgebouw. Per stuk: € 5,--

Heliushaven borgsom “sep-key” voor toegangshek. Per stuk: € 40,--

Verenigingsvaantjes

Verkrijgbaar bij de havenmeester. Per stuk: € 5,--

Verenigingsstickers

Verkrijgbaar bij de havenmeester. Per set van drie: € 2,--

Verenigingsstropdassen

Verkrijgbaar bij de havenmeester. Per stuk: € 8,--

Winterberging 2006-2007

Alleen voor leden mogelijk in de Heliushaven van medio oktober tot medio april.

Inschrijfformulier een maand tevoren bij de havenmeester verkrijgbaar. Scheepslengte over alles wordt afgerond op halve meters naar boven.

Kraangebruik (erin en eruit, maximaal 1/2 uur per keer)	€ n.n.b.
Extra kraangebruik per kwartier	€ n.n.b.

(Bovenstaande bedragen worden in het voorjaar 2006 overgenomen uit de tarieven 2006-2007 van de Fa. Aqua-Jet.)

Stageld per m scheepslenge over alles	
Enkelrompschip	€ 11,55
Catamaran	€ 17,35
Trimaran	€ 23,10
Milieutoeslag per m lengte over alles	€ 1,65
Coördinatiekosten per m lengte over alles	€ 1,90
Waarborg voor opruimen na afloop winterberging	€ 27,50
Vergoeding bij niet aanwezig zijn op afgesproken tijdstip	€ 55,-
Vergoeding voor het niet voor 30 april door de eigenaar zelf van het grasveld verwijderen van de mast	€ 55,-

Indien een schip, door afwezigheid van de eigenaar op een afgesproken tijdstip, verplaatst moet worden, zullen hiervoor extra kosten in rekening gebracht worden.

“Knippen en scheren” 2006-2007

Aleen voor leden mogelijk in de Heliushaven van medio april t/m 30 april. Vooraf inschrijven bij de havenmeester. Scheepslenge over alles wordt afgerond op halve meters naar boven.

Kraangebruik (erin en eruit, maximaal 1/2 uur per keer)	€ n.n.b.
Extra kraangebruik per kwartier	€ n.n.b.

(Bovenstaande bedragen worden in het voorjaar 2006 overgenomen uit de tarieven 2006-2007 van de Fa. Aqua-Jet.)

Knippen en scheren 1 ^e week	
Stageld per m scheepslenge over alles	€ 8,80
Knippen en scheren 2 ^e week	
Stageld per m scheepslenge over alles	€ 7,15
Milieutoeslag per m lengte over alles	€ 1,65
Coördinatiekosten per m lengte over alles	€ 1,90

Administratiekosten bij betalingsachterstand

Bij niet binnen de aangegeven termijn betalen van de nota's volgt een eerste herinnering, waarbij het te betalen bedrag is verhoogd met € 15,- administratiekosten. Wanneer de nota niet binnen 14 dagen na dagtekening van de eerste herinnering is voldaan volgt voor ligplaatshouders en degenen met een jol op de kant een tweede herinnering, waarbij het te betalen bedrag nogmaals is verhoogd met € 30,-.

Leden die geen vaste lig- of staanplaats hebben worden uit het ledenbestand verwijderd.

Indien de nota niet binnen 14 dagen na dagtekening van de tweede herinnering is voldaan vervalt het recht op de lig- of staanplaats, volgt mogelijk roeyement en zal tot invordering via gerechtelijke weg worden overgegaan.

Nieuws uit het Kanaal

In de Havencommissie van onze jachthaven in het Kanaal door Voorne zijn we vooral bezig met de komende steigervernieuwing. In het vorige nummer van Het Bestek kon nog net als laatste nieuws opgenomen worden, dat er gekozen is voor vervanging van de huidige drijvende steigers door zelfgebouwde vaste, hoge steigers.

In de laatste ledenvergadering dit najaar kreeg ik de gelegenheid om U toe te lichten welke argumentatie daarvoor gehanteerd is. Tijdens de vergadering dreigde mijn verhaal wat erg lang te worden, daarom ben ik op een gegeven moment maar gestopt en daarom geef ik U hierbij nogmaals de argumenten pro en contra en dan het hele verhaal:

- Uit de enquête bleek, dat de ligplaatshouders, die nu al een ligplaats hebben aan een hoge, vaste steiger daar zeer tevreden over zijn. (We hebben zulke steigers al in het zuidelijke deel van de haven, in de richting van de sluis)
- Dat heeft veel te maken met het feit, dat je vanaf een hoge steiger veel gemakkelijker over de boeg aan boord kunt stappen.
- Uit de enquête bleek een grote behoefte aan vingerpieren indien er lage drijvende steigers zouden komen. Dat zou veel extra kosten opleveren, die zoals net betoogd, bij vaste, hoge steigers vermeden kunnen worden.
- Drijvende steigers passen zich automatisch aan bij wisselende waterstanden, maar hoge, vaste steigers kunnen boven het maximaal te verwachten niveau gebouwd worden. Dit maximale niveau is bekend en is beperkt door de geringe dijkhoogte in het noordelijke gedeelte van het Kanaal. D.w.z. als het water daar over de dijk gaat, lopen er

helaas wel polders vol, maar stijgt het niveau niet verder.

- Bij drijvende steigers zouden de landvasten altijd dezelfde ruimte houden en bij vaste steigers niet. Bij de laatste hoge waterstand in september, heeft de havenmeester verscheidene landvasten moeten lossen, ook bij boten aan drijvende steigers, omdat er steigerbeugels klem waren komen te zitten (o.a. omdat er dikke landvasten tussen de paal en de beugels waren geraakt).
- Wisselende waterstanden sluiten het gebruik van vaste steigers niet uit, getuige de vaste steigers, die we overal rond het Haringvliet tegenkomen: in de binnenhaven van Hellevoetsluis, in Den Bommel, in Middelharnis en elders. Belangrijk is vooral, dat ze bij hoge waterstanden niet overspoeld worden.
- Problemen met drijvers, waarmee we nu veel te maken hebben komen bij vaste steigers niet voor.
- In het noordelijk deel van de haven (richting winkelcentrum) wordt de maat van de boxen wat langer omdat een vaste steiger daar minder ruimte vraagt dan de huidige drijvende steiger.
- Een argument tegen zelfbouw was in het verleden, dat bij zelfbouw geen aanvullende financiering te krijgen zou zijn. Inmiddels is duidelijk geworden, dat dat wel mogelijk is, mits we een gemeentegarantie zouden kunnen krijgen. De omvang van het benodigde bedrag is in vergelijking met een gemakkelijk te verkrijgen gemeentegarantie bij aankoop van een woning dermate gering, dat we op dat punt geen probleem verwachten. Er is nog geen begroting. Het globale streefbedrag is voorlopig 200.000 Euro. Het grootste deel brengen we zelf op. Het lijkt er op dat een aanvullende lening ergens tus-

sen de 50 en 100 duizend Euro zou moeten belopen.

- De te verwachten kosten zijn lager dan die voor drijvende steigers. Ten eerste omdat de materiaalkosten (vnl. staal) laag uitkomen, ten tweede omdat de stalen verankeringspalen in het noordelijk deel van de haven als basis voor de nieuwe steiger gebruikt kunnen worden en ten derde omdat kan worden afgezien van vingerpieren.

In de vergadering is gesteld, dat de kosten ongeveer gelijk zouden zijn aan die drijvende steigers, maar de begroting daarvan is al enige jaren oud en behoeft wellicht een inflatiecorrectie. Daarbij waren de kosten voor paalwerk niet meegerekend. Er is nu alleen nog maar sprake van een streefbedrag, een nauwkeurige begroting van dit nieuwe plan voor vaste steigers is zoals gezegd nog niet gemaakt. Ten tweede kwamen de geraamde kosten voor het eerdere plan inclusief het paalwerk op rond drie ton uit, nu dus wellicht wat meer.

Waren er ook argumenten tegen ons plan? Zeker:

- Drijvende steigers zouden ingeval van ontruiming van onze haven gemakkelijk over te brengen zijn naar de Heliushaven. Ontruiming is niet denkbeeldig als het conflict met de gemeente over de huurprijs van het water in het Kanaal verkeerd uitpakt. Dan zouden namelijk de liggelden in het Kanaal hoger worden dan in de Heliushaven. Daar stijgt de waterhuur niet, omdat dat geen gemeentelijk water is. In dat geval zou ontruiming een oplossing kunnen bieden, omdat inmiddels duidelijk geworden is, dat het ‘natuurlijk verloop’ in onze vereniging het mogelijk maakt om de ligplaatshouders uit het Kanaal in de loop van vijf/zes jaar op te vangen

in de Heliushaven.

- Compleet geleverde drijvende steigers zijn verkoopbaar. Daarbij zou onze huidige haven dan veel gemakkelijker door ons als vertrekkende huurders ‘schoon’ opgeleverd kunnen worden.
- Bouwen in zelfwerkzaamheid is een enorme onderneming, die niet onderschat moet worden. De bouw van ons drijvende clubhuis in het Kanaal is daardoor bijna mislukt. Alleen door de voortdurende inspanningen van een kleine groep leden is het project uiteindelijk succesvol afgerond.

Dit zijn inderdaad bezwaren, die aan het nieuwe plan kleven, maar . . . eventuele drijvende steigers zouden in de Heliushaven voorlopig heel erg en jarenlang in de weg liggen. Als ze daar direct gebruikt zouden worden, zouden daar ook nogal wat werk en kosten aan vast zitten. Het eventueel ontruimen van onze haven zou in elk geval veel werk en kosten met zich meebrengen. Ik hoop van harte dat het zover niet hoeft te komen. Maar als het zou moeten: van het ‘oud ijzer’ van die vaste steigers zouden we dan gemakkelijk af kunnen komen. Drijvende steigers zouden misschien verkoopbaar zijn en dan geld opbrengen, maar ze zijn nogal duur in aanschaf en er is een risico dat we ze niet kwijt zouden raken. Het kwijtraken van sloopmateriaal van drijvende steigers kost geld. Deze onderneming wordt door ons niet onderschat. Het vraagt een nauwkeurige planning, zowel financieel als organisatorisch. Daar is inmiddels mee begonnen. De aanpak van het project van de bouw van een nieuw clubhuis in de Heliushaven strekt ons als voorbeeld. De regelgeving voor zelfwerkzaamheid binnen onze vereniging is inmiddels ook veranderd, waardoor er minder kans is dat een dergelijk project op zijn kont gaat. Uit de enquête is gebleken, dat er onder de lig-

plaatshouders een grote bereidheid bestaat om zich in te zetten en zelfs extra (meer dan anderen)!

Ik hoop hiermee voldoende aangetoond te hebben, dat we de keus op goede gronden hebben gemaakt.

Inmiddels zijn we bezig met een stappenplan, zowel organisatorisch als financieel. Het plan van Roel de Boer, havencommissaris van de Heliushaven, voor de bouw van het clubhuis aan de Heliushaven is daarbij het uitgangspunt. Ook zijn we bezig met het opzetten van een speciale

taakgroep. Bij de gemeente is geïnformeerd aan welke bijzondere regelgeving en welke procedures we ons te houden hebben. Ook met het waterschap gaan we in gesprek. Kortom er is genoeg te doen. Ik eindig graag met U allen onze beste wensen voor het nieuwe jaar over te brengen.

Namens de hele havencommissie,
De havencommissaris Kanaal,
LOEK POST



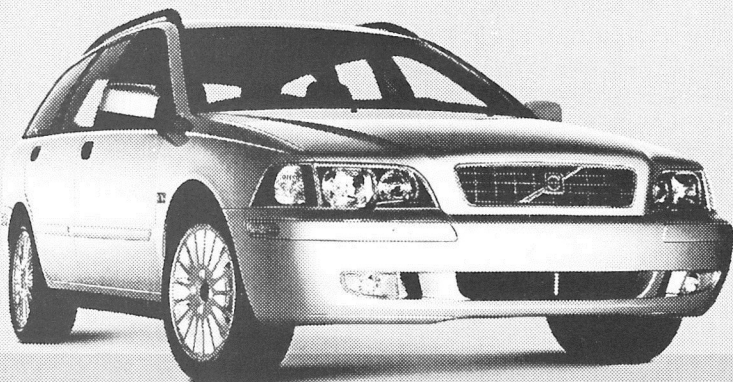
Jachtwerf van den Berg

- ✓ Winter- en zomerstalling
- ✓ Hellingen tot 13 ton
- ✓ Reparaties
- ✓ Osmosebehandelingen
- ✓ Verkoop watersportartikelen
- ✓ Verkoopbemiddeling
- ✓ Verhuur van DHZ ruimte

Winnikensing 31 - 3214 LK Zuidland
07131 452163
07131 463100
06 2061 0442
jachtwerf.vandenbergt@t2move.nl

SELECTED USED CARS

VOLVO
for life



VOLVO'S FOR SAIL

KIJK OP WWW.VANVLIETCARS.COM VOOR HET AANBOD.

LEDEN VAN ZEILVERENIGING HARINGVLIET MOGEN REKENEN
OP EXTRA VOORDEEL. CONTACTPERSOON HANS VAN VLIET
06-53316793 S.Y. VELI-VOLANTIS.

VAN VLIET
AUTOMEDON



Officieel Volvo-dealer sinds 1957

KLEURLAAN 4 (HOEK ZUIDWEG) • ZOETERMEER
TELEFOON 079 363 20 20 • WWW.VANVLIETCARS.COM

Nieuws uit de Heliushaven

1. Oproep

Onder die kop heeft de Havencommissie twee verzoeken gedaan, namelijk die voor een aantal werkcoördinatoren op de zaterdag en aanmelding voor het onderhouden van de nieuw op te zetten milieustraat. De Hr. P. Buitendijk was de enige die zich heeft aangemeld voor de coördinatie. Hij zal U bij toerbeurt 1 x in de 6 weken begeleiden op de zaterdag. De leden Ronteltap en Van Opstal (laatstgenoemde heeft dat in het verleden al aangeboden) willen voor U de milieustraat bij gaan houden. Het is een wettelijke verplichting dat de milieustraat aan de eisen “Besluit Jachthavens” voldoet zoals, schoon - goede ventilatie – preventie ten aanzien van overcapaciteit. De Havencommissie is tevreden met de vaste aanspreekpunten voor onderhoud. Zij zullen onder de bezielende leiding van Hans van Crugten, recent toegevoegd als Havencommissielid met als takenaccenten Arbeidsveiligheid en milieu, dit werk gaan uitvoeren. Deze werkwijze en toegewezen zorg geven meer armslag om vooral voorbereidend werk nog beter en tijdig op te pakken.

2. Jollen- en trailerstalling

Over dit onderwerp heb ik in Bestek 138 al geschreven. Momenteel is het kunstgras langs de waterkant weggenomen en ligt het in de planning om daar beton te storten zodat er een strakke en onderhoudsvrije stallingruimte ontstaat. Op dat beton zullen **vakken** en **rekken** met nummers komen. Ieder krijgt een plaats toegewezen waarvan het vak- of reknummer correspondeert met het sticknummer dat elk jaar bij de rekening wordt opgestuurd. Heb je een schip opgegeven dan ben je verzekerd van een plaats. Een gestructureerd, schoon en vooral gebruiksvriendelijke opzet. Jammer dat nog geen enkele ouder van de jeugdige

zeilers zich heeft gemeld om de door de Havencommissie gevraagde en in de algemene vergadering (18/11) gehonoreerde financiële steun in daden te kunnen omzetten, maar wie weet komt het nog. Een ding is zeker, de doelstelling zoals die op 12 november met de Jeugdcommissie is besproken zal zo niet gehaald kunnen worden. Er zijn namelijk werkzaamheden die voorrang hebben. Voor uitgebreide informatie over die doelstelling verwijs ik de jeugdleden en hun ouders naar de “steigeroudste” van de jollenberging Ab de Muijnck. Wat betreft de stalling in het vak, die is 2.50 meter, ruim genoeg. Ik ga er vanuit dat leden die een Optimist hebben deze ook in het rek kunnen plaatsen. Indien dit NIET het geval is (losse trolley), geef mij dan even voor 21 januari 2006 een berichtje (mail) dan kan er met de vakindeling en stallingruimte rekening worden gehouden.

3. Opslagruimte voor het jeugdzeilen en wedstrijd materiaal

In overleg met de commissie die over bovenstaand onderwerp gaat, is gesproken over een betere opslagruimte dan tot nog toe, de containers. Twee derde van het huidige toiletgebouw zal daarvoor beschikbaar worden gesteld zodat vlinderzeiltjes, stalling van rubberboot, boeien, zeilpakken en noem maar op, een keurige vaste plaats kunnen krijgen. De toegang wordt verkregen via een grote schuifdeur. Dit biedt de gelegenheid om niet meer over materialen te hoeven klimmen. Ja, ik heb zelfs horen vertellen dat de Jeugdcommissie er schappen voor vlinderzeiltjes wil maken. U leest het: de Havencommissie denkt mee en geeft de jeugd de ruimte. Heeft U inmiddels de kriebels gekregen en wilt U iets betekenen voor de aanstormende jeugd, meldt U dan aan bij Ab de Muijnck. Hij kan U meer vertellen over de bouw en in-

deling.

4. Winterstalling

Dit jaar staan er toch nog 62 schepen op de kant. Er zijn meer schepen dan in 2004 waaronder een kleed is gelegd. Jammer dat die kleden niet zijn neergelegd voordat de schepen werden gestald want daardoor zijn, geholpen door de storm van 27/11, de meeste milieukleden weg/stuk gewaaid. Besloeg normaal de mastenberging het gehele grasveld, nu de helft. Bedankt voor de medewerking om de masten te ontdoen van zalingen. Velen van U hebben gezien dat er een jollenrek ingericht is voor het stallen van masten. Als in 2006 er tenminste 2 rekken staan, kunnen daar ongeveer 45 masten op gesteld worden. Deze voorkeur kan straks op het winterstallingformulier 2006-2007 worden aangegeven. Wie het eerst komt

In het voorjaar, 1 april en 15 april gaan de schepen te water. Op 29 april staat het gezamenlijke opruimen en aanvegen van het stallingterrein en milieuplaats gepland (10.00 tot 13.00 uur). De masten dienen evenals vorige jaren op 30 april van de stallingplaats te zijn weggehaald (i.v.m. maaiwerkzaamheden door een extern bedrijf). **Houd de stallingplaats schoon (vegen) en leg een stuk zeil onder het schip als er geschilderd gaat worden.**

LEES de VOORWAARDEN!

5. Steigeroudste

Onder deze benaming werd enkele jaren geleden door de Havencommissie 1 lid van elke steiger benaderd om die functie uit te voeren. Met hen zijn verschillende bijeenkomsten geweest om het lopende en noodzakelijke werk te bespreken maar ook aan hen de opdracht mee te geven om kleine werkzaamheden in eigen beheer te **laten** uitvoeren of klachten door te geven. Ondanks dat niet alle steigeroudsten met regelmaat aanwezig konden zijn, heeft hun

inbreng wel degelijk een positieve impuls gegeven tot wat het is geworden en in de toekomst gaat worden. Nu de noodzaak per 1 januari 2006 niet direct meer aanwezig is, wil ik allen bedanken voor hun inzet, vakmanschap en inbreng van ideeën. De functie en uitvoering hebben goed gewerkt. Als er noodzaak is, zal de Havencommissie weer een oproep plaatsen in het Bestek. **Steigeroudsten bedankt!**

6. Toewijzing – herindeling boxen

Het was in eind november een bijzondere toer om samen met de havenmeester de verzoekenlijst, totaal 48 stuks, en de wachtlijstleden (83) naar de door opengevallen boxen (interne verschuiving of leden die hebben opgezegd) in te delen. Opvallend was dat er zééééér veel leden die ligplaats hebben in het Kanaal op de verzoekenlijst stonden voor de Heliushaven. Bij de indeling wordt in eerste instantie gekeken naar de afmetingen, vooral breedte, van het schip. Helaas konden wij slechts 26 leden een andere of nieuwe box toewijzen. Zeven boxen kwamen vrij om leden uit het Kanaal of wachtlijstleden een plaats te geven. Er moest veel onderling worden verschoven ten gevolge van het aanschaffen van grotere schepen of efficiëntere indeling van de haven.

7. Nieuwbouw


Begin december is door de werkgroep een voordracht aan het bestuur gedaan. Hieraan is, na uitgebreide toelichting, door het bestuur fiat gegeven. Onmiddellijk is met de bouw (voorbereiding) begonnen. Het zal de komende maanden, vooral doorde-weeks, vaak gebeuren dat het drukker op de parkeerplaats is. Als het goed is, zal deze drukte rond medio april voorbij zijn, waarna de leden, als zij dat nog niet hebben gedaan, verder aan de slag kunnen met het bestraten, het aanleggen van de buitenverlichting, het inrichten van de materiaalplaats, het onderkomen op de 1°

etage, de keuken, het havenkantoor, het verlichte infobord (bij de trapopgang), de opslagplaats voor het jeugd- en wedstrijdzeilen, de afwerking van de milieustraat, het verven van dit gebouw. Om deze reden en het vele andere werk zal er tot begin mei in zelfwerkzaamheid doorgewerkt moeten worden om alles operationeel te hebben op de openingsdag in mei. Het kan

niet anders dan dat leden in 2006 twee maal hun zelfwerkzaamheid dienen uit te voeren.

Allen namens de Havencommissie een voorspoedig en vooral gezond 2006 toegewenst,

Roel de Boer, Havencommissaris Helius.



Juwelier

W. Hoogvliet

Voorstraat 37
3231 BE Brielle
(0181) 41 34 61



Dijkshoorn

ondermode, beenmode
en badmode. (m/v)

Voor de stoere winterzeiler!
Wij hebben een collectie ondergoed met thermische en vochtregulerende eigenschappen. Dit draagt comfortabel en is functioneel in een koude omgeving.

Rijksstraatweg 69 - 3222 KB Hellevoetsluis - Tel. 0181 312417

Nieuws van de Evenementencommissie

KORTING BIJ COLLECTIEF KEUREN VAN REDDINGSVLOTTEN EN – VESTEN.

Aankomend winterseizoen is er weer de mogelijkheid tot het gezamenlijk laten keuren van uw reddingsvlot en/of automatisch reddingsvest. Bij voldoende aanbod wordt op de kosten een aardige korting verleend (zie onder). Ook leden van de zusterverenigingen aan de Heliushaven kunnen hier gebruik van maken.

De keuring dient in de winterperiode (vóór eind maart) te zijn afgerond. Indien u hiervan gebruik wilt maken, kunt u uw reddingsvlot of –vest tot uiterlijk vrijdag 27 januari 2006 dagelijks tussen 11.00uur en 15.00 uur inleveren bij de havenmeester van WSV Helius. De vloten/vesten dienen voorzien te zijn van een label of sticker met vermelding van uw naam, adres en telefoonnummer en de naam van de watersportvereniging waarvan u lid bent.

Op zaterdag 28 januari worden de vloten

gratis opgehaald voor de keuring. Bij bijzonderheden en/of buitengewone kosten wordt door het keuringsbedrijf rechtstreeks contact opgenomen met de eigenaar van het vlot / vest. De datum voor het ophalen van de gekeurde vloten(ook weer bij de havenmeester Helius) wordt t.z.t. aan u doorgegeven. U ontvangt tevoren van het keuringsbedrijf een factuur voor de kosten.

Op de afhaaldag moeten de opgegeven kosten contant worden afgerekend met het keuringsbedrijf. Zonder betaling wordt niet afgeleverd. In dat geval moet het vlot later door uzelf bij het keuringsbedrijf worden opgehaald. Wij zien uw vlot graag tegemoet en hopen op een voldoende aantal om de maximale korting van 25% te kunnen bedingen.

Onderstaande prijzen zijn geldig t/m maart 2006, behoudens onvoorziene omstandigheden.

Keuren reddingsvlot € 160,00 incl. BTW en incl. halen/ brengen vanaf/naar de Heliushaven.

Keuren van automatische reddingsvesten bedraagt € 11,50/ stk. incl. BTW.

Alle gekeurde reddingsvesten worden voorzien van een keuringslabel sticker set. Deze prijzen zijn exclusief vervangingen en/of reparaties, bij hoge kosten wordt eerst contact opgenomen met de eigenaar van het vlot.

Prijzen voor de meest voorkomende vervangingen in vloten (incl. BTW) zijn:

Parachutesignaal rood	€ 29,50	stk.
Handstakel rood	€ 11,95	stk.
Lightstick	€ 8,25	stk.
Drinkwater per zakje	€ 2,95	stk.
Zeeziekte tabletten	€ 8,95	stk.
Watergeactiveerde batt. tbv buitenverl.	€ 35,00	stk.
Verbanddoos	€ 12,50	stk.
Jodium	€ 4,75	stk.
Zaklantaarn	€ 9,75	stk.

Plastic folie	€ 8,95	stk.
Certificaat + kleurenfoto v.h. vlot	€ 9,25	stk.
Sluitstrip container	€ 40,00	stk.

Alle vervangen materialen worden na de keuring retour gegeven.

Bij keuring van meerdere vloten wordt korting gegeven volgens onderstaande staffel:

1 -	5 stk.	MINUS	5%
6 -	10 stk.		- 10%
11 -	15 stk.		-15%
16 -	20 stk.		-20%
21 -	PLUS		-25%

**Vrijheid,
Blijheid
en Sport.**

Deze elementen vindt u allemaal terug in de zeilsport



Kunt u nog niet zeilen? Tevens
Wij leren het u graag! vaarbewijscursus

zeilschool "de Zuidwester"

folder op aanvraag

Heliushaven woonark - Hellevoetsluis - tel.: (0181) 31 40 39 fax : (0181) 32 46 67

Als u pro milieu en antifoulings bent, is het tijd voor de specialist.



Vrolijk Watersport is de grootste specialist in water, varen en wind. Heeft alles voor open boten, catamarans, motorboten en kajuitjachten. Alle topmerken.

Prima voorlichting. (128 jaar ervaring). Duidelijke garanties. En scherpe prijzen.

Ook als u een goeie vervanging wilt voor antifoulings moet u bij Vrolijk zijn.

Vrolijk Watersport.

Treilerweg 65,
2583 DB Scheveningen (Havens)
Tel 070 - 416 82 82.
Fax 070 - 306 04 97.
E-mail: info@vrolijk.nl

**Eigen
zeilmakerij**



**VROLIJK
Watersport**



BIJ KONINKLIJKE BESCHIKING
HOFLIVERANCIER

Jeugdrubriek

Er worden in 2006 weer een aantal activiteiten voor de zeilende jeugdleden georganiseerd.

In de maand februari 2006 zal er een apart boekje “ Jeugdzeilen 2006” worden verstuurd naar de jeugdleden van onze vereniging en WV Hellevoetsluis waarin alle activiteiten voor het komende jaar zullen worden beschreven. In dit boekje zitten ook de aanmeldingsformulieren voor de diverse evenementen.

Als je (nog) geen jeugdlid bent en het boekje toch wilt hebben kun je dit bij de jeugdcommissie aanvragen:
arie.rijk@planet.nl

Begeleiders/instructeurs/vrijwilligers

gezocht:

Zoals altijd zijn we ook nu op zoek naar enthousiaste ouders, grote broers en zussen van minimaal 16 jaar voor de begeleiding en instructie.

Om hieraan deel te nemen is het niet nodig dat je ervaring hebt in het geven van zeiles en/of begeleiding als bemanning in de rubberboten.

Als je kinderen aan de CWO lessen deelnemen, ook als ze dat niet doen, ook als je zelf geen kinderen hebt, ben je van harte welkom om een steentje bij te dragen aan de lessen, andere evenementen zoals Jeugdweekend in juni, jeugdzeilwedstrijden en begeleid zeilen in september.

Voor jeugd van minimaal 16 jaar met ruime zeilervaring bestaat de mogelijkheid om te worden opgeleid tot zeilinstructeur.

Hebt u interesse dan kunt u contact opnemen met een lid van de jeugdcommissie (namen en adressen achter in dit Bestek).

Sponsors gezocht:

De jeugdcommissie en uitgevers van het

jeugd boekje zoeken Sponsors die hierin willen adverteren en zo een bijdrage leveren aan de productiekosten van het boekje. Het boekje wordt verstuurd aan de jeugd van **WSV Haringvliet** en **WV Hellevoetsluis**.

Hebt u interesse dan kunt u contact opnemen met een lid van de jeugdcommissie (namen en adressen achter in dit Bestek).

Op de volgende pagina volgen alvast de data van de CWO opleidingen 2006 voor de jeugd die wij samen met WV Hellevoetsluis organiseren. Deze kunt u alvast in uw agenda noteren. Tijdens vakanties en lange weekeinden wordt geen les gegeven.

De lessen voor CWO I en beginners CWO II worden 's ochtends gegeven, de lessen voor gevorderde CWO II en CWO III 's middags.

De minimale leeftijd om voor de CWO lessen te kunnen inschrijven is 7 jaar (leeftijd per 1 januari 2006). Kinderen moeten wel een zwemdiploma hebben.

Van overige jeugdzeilenevenementen in de omgeving, zoals Combi en zeilkamp Strikhoek worden de data en bijzonderheden in het jeugdboekje opgenomen.



DATA VAN CWO LESSEN EN BEGELEID ZEILEN.

1 april	16.30-17.30	ouderbijeenkomst
1 april	19.00-20.30	zwembadtraining - les 1 CWO I/II/III
aansluitend vrij zwemmen voor iedere deelnemer en ouder(s)		
9 april		CWO instructie les 2
23 april		CWO instructie les 3
14 mei		CWO instructie les 4
21 mei		CWO instructie les 5
28 mei		CWO instructie les 6
18 juni		CWO instructie les 7
10 en 11 juni		jeugdweekend
25 juni		CWO instructie les 8
2 juli		CWO instructie les 9 / EXAMEN
3 september		begeleid zeilen optimisten en alle jeugdklasse
10 september		jeugdwedstrijd optimisten en alle jeugdklasse
17 september		begeleid zeilen optimisten en alle jeugdklasse
24 september		begeleid zeilen optimisten en alle jeugdklasse

Toekomst voor de “wat oudere jeugd”.

Als je de Optimist bent ontgroeid, alle diploma's hebt en wedstrijdervaring hebt, dan wil je misschien toch blijven zeilen. Voor de jeugd vanaf ongeveer 13 jaar komen dan andere zeilboten in zicht zoals Cadet, Splash, Laser etc.

Hieronder een aantal interessante websites waar je informatie kan vinden over deze zeilklassen. Als je vragen of ideeën heb kun je terecht bij de jeugdcommissie (namen en adressen achter in dit Bestek)

www.cadet.nl
www.splashclass.org
www.laserklasse.nl
www.top-klasse.nl
<http://ned.470.org/>

CWO vragen

Hieronder nog een paar vragen van de CWO examens. Kijk of je er nog wat van weet. (antwoorden staan op een andere pagina)

1. Je wilt van ruime wind over stuurboord naar ruime wind over bakboord gaan varen, via de kortste weg, dan moet je
 - a. overstag gaan
 - b. gijpen
 - c. een kruisrak varen
 - d. een stormrondje maken

2. Wat is volgens het BPR een zeilschip?
 - a. een motorboot met motor aan en een steunzeil bij
 - b. een schip dat uitsluitend door de zeilen wordt voortbewogen
 - c. een zeilboot met zeilen gehezen en de buitenboordmotor aan
 - d. een zeilboot met zeilen die kleiner zijn dan 20 vierkante meter

3. Reddingvesten moeten zo gemaakt zijn dat een bewusteloze drenkeling op
 - a. de rug gedraaid wordt en rechtop blijft drijven
 - b. de buik gedraaid wordt en rechtop blijft drijven
 - c. de buik komt te liggen met het hoofd boven water
 - d. de rug komt te liggen met het hoofd boven water

4. Als de boot omslaat moet je:
 - a. in de boot blijven zitten
 - b. bij de boot blijven
 - c. naar de wal zwemmen
 - d. hulp gaan halen

5. Hoe voorkom je dat een mastworp uit zichzelf losgaat?
 - a. door er een schootsteek op te leggen
 - b. door er een paalsteek op te leggen
 - c. door er een slipsteek op te leggen
 - d. door er een achtknoop op te leggen

Gevonden langs het strand

De Noordzee is het grootste natuurgebied van Nederland. Er leeft van alles, maar dat kun je niet zien. Je ziet alleen water, water en nog eens water. Maar als het eens flink heeft gestormd, vind je op het strand allerlei resten van dieren en planten die in zee hebben geleefd. Hier zijn een paar schelpen die aan de Zuid-Hollandse kust zijn gevonden!

Strandschelp

Schelpen zijn de harde kalkhuisjes van zachte dieren: “weekdieren”. De dieren worden geboren zonder schelp. Als ze gaan groeien, begint ook de schelp te groeien. Steeds komt er een groeistreepje bij. In de winter een smal streepje, in de zomer een breder streepje.



Tepelhoorn, een roofslak

Soms vind je een schelp met een klein rond gaatje. Dat is het werk van een roofslak, de tepelhoorn. De slak klemt zich vast aan zijn prooi en raspt met zijn ruwe tong een gaatje. Daarna zuigt hij de schelp leeg.



Zaagje

Als een schelpbewoner doodgaat, laten de twee kleppen los. Daarom vind je meestal losse schelpen. Het zaagje heeft scherpe tandjes, net als een echte zaag.



Wulk

De wulk (onze grootste zeeslak) legt eitjes in kleine vederlichte bolletjes. Je vindt de lege "eikapsels" vaak op het strand. Ze lijken wel van wit plastic.



Amerikaanse zwaardschede

Scheermessschelpen worden Ze genoemd, omdat ze op De ouderwetse scheermessen lijken uit overgrootvaders tijd. De Amerikaanse zwaardschede wordt hier pas sinds 1985 gevonden.



Strandschelpdier gaat zich ingraven

Veel schelpdieren graven zich veilig in het zand. Met kleine buisjes (als de telescoop van een duikboot) halen ze voedsel en zuurstof uit het water.



Fossiele strandschelp

Houd een schelp in het donker tegen een lamp. Schijnt hij door? Dan is hij jong. Schijnt hij niet door? Dan heb je een fossiel te pakken! Het schelpdier ging dood en zijn kleppen kwamen op de zeebodem terecht. Ze kunnen daar wel duizenden jaren gelegen hebben!

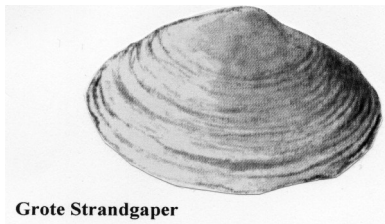
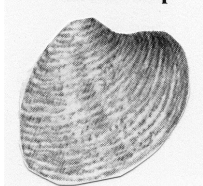
Zeeschuim

Af en toe spoelt er een sneeuw wit ding aan, dat zo licht is als een veertje. Het is zeeschuim en het komt van een zee kat, een soort inktvis. Inktvissen zijn weekdieren. Deze schelp ligt onder hun huid en zorgt voor stevigheid. Als inktvissen doodgaan, blijft het zeeschuim over.

Kokkel

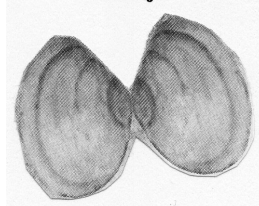


Venusschelp



Grote Strandgaper

Nonnetje





Tel.: 0181-627882

De Vuurtoren Watersport

NIEUW IN DE VESTING VAN HELLEVOETSLUIS OOSTKADE 38A

- ⇒ Voor al uw watersportartikelen
- ⇒ Schoenen Dubarry, TBS
- ⇒ Zeilkleding Pelle Petterson, Gill, Magic Marine
- ⇒ Vrijetijdsleding oa. Pelle Petterson, Gill, R&W Maritime,
- ⇒ Mat de Misaine, TBS
- ⇒ Ruim assortiment cadeau artikelen op nautisch gebied
- ⇒ Expertisebureau t.b.v. pleziervaart

Zie ook onze website

www.devuurtorenwatersport.nl

Openingstijden: Maandag t/m Vrijdag	09.00 - 18.00 uur
Vrijdag koopavond tot	21.00 uur
Zaterdag	09.00 - 17.00 uur
Zondag	10.00 - 14.00 uur

AFSTREEPPUZZEL

A T S A M I J N E R E M F A F
P M O R Z G P K A J U I T K
I X K E E Z Z R S U A T S E
U L N L I W T O O T S I A O
K M O E L I D E R W J O V B
E S P I N N A K E R T D D G
L V E I J E D E U P N R S N O
C O N V Z M Z I K O H I A L
P T E W I O H G O O E O L M
K R V F E C M B D F F I A I J
B F G I S H G Z E I L L A T
P O S U P N A F N R E K N A
L V E O A Z E E K A A R T S
K E I G K K O T S M L E H S

PROBEER DE 28 WOORDEN AF TE STREPEN IN HET LETTERVAK

AFMEREN
ANKER
BOEG
FOK
GANGBOORD
GIEK
HELMSTOK
KAJUIT
KAPSEIZEN
KNOPEN

KUIP
LANDVAST
LOEF
LOG
LOGBOEK
MARIFOON
MAST
MASTWORP
REVEN

ROMP
SCHIP
SPINNAKER
STOOTWIL
WIND
ZEE
ZEEKAART
ZEIL
ZEILLAT

22 Jaar Bestek

Een terugblik 1983 - 2005 (nr. 47 - 138)

Het begon allemaal in het najaar van 1983. Ik vond dat ik wel weer eens wat in het verenigingsleven kon gaan doen.

In de Najaarsledenvergadering deed Jan Leder een oproep voor wat ondersteuning. Jan was toen wedstrijdcommissaris en vormde daarmee in z'n eentje de hele Wedstrijdcommissie.

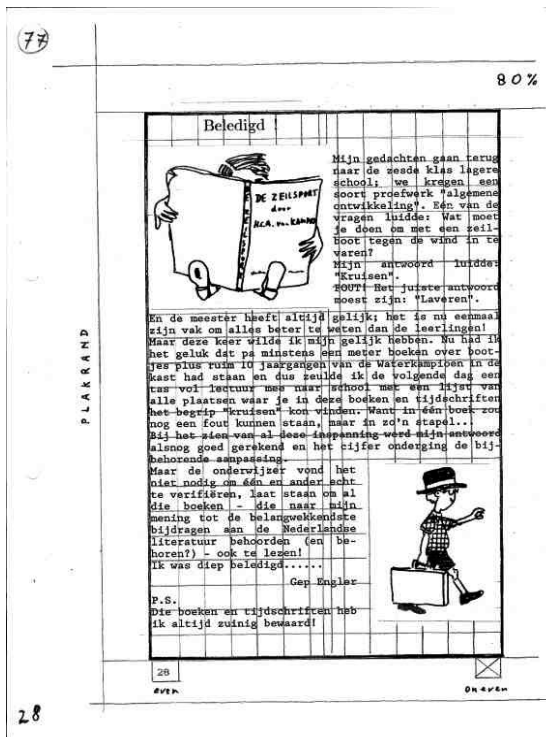
In de pauze stapte ik op hem af, stelde me voor, en vertelde dat ik absoluut geen verstand van wedstrijdzeilen had. Het enige wat ik in de gaten had, was dat de-gene die het eerste aankomt, meestal niet gewonnen heeft. Dat is er nooit beter op

geworden. Maar een half ei is beter dan een lege dop en aan het eind van de vergadering was ik lid van de Wedstrijdcommissie. Wees gerust: wie niets doet, maakt ook geen fouten! Kortom, ik heb nooit iets gedaan in deze functie.

Enkele dagen later belde Felix Keller me op met de vraag of ik zitting zou willen nemen in de redactie. Felix zou Hans du Bosc gaan opvolgen als hoofdredacteur en hij zocht versterking van "zijn" team. Nu wilde ik best wat doen voor onze club, maar beslist niet meer dan één functie. Die avond is er allerlei telefonisch overleg gepleegd over waar ik het meest "nuttig" zou zijn en de volgende dag was ik overgeplaatst van de wedstrijdcommissie naar de redactie. Zo is het gekomen!

De nieuwe redactie bestond uit Felix Keller (hoofdredacteur), Jan Looij (advertenties) en ondergetekende als manasje van alles. Dat laatste wilde zeggen: Het Bestek in elkaar zetten, de contacten met de drukker onderhouden, stukjes schrijven en waar nodig teksten oppoetsen. Wat betreft de omvang was de afspraak te mikken op ca 32 blz.; 28 was wat mager maar moest wel eens kunnen, evenals een hele dikke van 36 blz. Nu zitten we, dankzij de bijdragen van u allen, structureel op ca. 60 blz.!

Zo tussendoor is het nog even aardig om te vermelden dat het Havenreglement, toen 5 artikelen, minder dan 1 pagina A5 omvatte (zie Bestek nr. 42). In die tijd



Bestek op rasterpapier in vroegere tijden

kregen we de kopij nog vaak in handschrift binnen. Zelfs als het uit een schrijfmachine kwam, moest het worden overgetypt om het netjes binnen ons formaat te krijgen.

Daarvoor hadden we speciale, met een lichtblauw raster (dat weg viel in het uiteindelijke drukproces), voorgedrukte vellen. Dat raster gaf precies aan binnen welke kaders de tekst moest blijven, waar de paginanummering moest komen en wat later de plakrand en de snijranden werden. De foto's werden door de drukker vooraf "gerasterd" en dan werden die "rasters" er gewoon met lijm in geplakt, evenals de advertenties.

Het typwerk werd soms uitbesteed en ook

Chris Sluijter heeft in die eerste tijd heel wat uurtjes achter de toetsen gezeten. Een hele stap vooruit was een schrijfmachine met geheugen die Chris van haar werk kon gebruiken. Nu konden er "eenvoudig" achteraf correcties en uitsparingen voor afbeeldingen worden aangebracht.

De volgende stap was het gebruik van de computer. Niet dat we ons zelf al zo'n ding konden permitteren, maar op mijn werk hadden we een aantal "Apples".

Na werktijd gingen we naar mijn kantoor waar Chris (letterlijk) als "+1" door de beveiliging werd genoteerd. Zij typte op de ene Apple de tekst in het programma "Applewriter", en vervolgens ging de 5 ¼ " diskette (90 k geheugen, prijs f 19 per stuk) naar het volgende computertje waar ik de lay-out en de afdrukken voor mijn rekening nam.

Dat afdrukken gebeurde, een van de laatste wonderen der techniek, op een extern aan te sturen schrijfmachine. Want de gebruikelijke matrixprinters waren niet goed genoeg voor ons Bestek. Later kwamen natuurlijk de Pc's. Toen kwam het bij herhaling voor dat ik kopij, per post, ontving die duidelijk uit een matrixprinter kwam. Direct belde ik dan de auteur om te vragen naar het bestand, met als antwoord: "Dat heb ik al gewist." Helaas, dan moest de zaak toch nog worden overgetypt!

Gelukkig weten onze leden tegenwoordig wel beter. Toen Felix in 1989 ging stoppen als bestuurslid, werd mij gevraagd hem op te volgen. Omdat ik de kleuterschool met goed gevolg heb doorlopen, ging dat knippen plakwerk me wel redelijk af en prefereerde ik om het "uitvoerende werk" te blijven doen. Chris Geurts (van de "Eva") werd de volgende hoofdredacteur waar onder ik "diende". Toen Chris er in 1993 mee stopte, werd mij dezelfde vraag ge-



Gepje

steld. Ik gaf het zelfde antwoord, want je moet natuurlijk een beetje consequent zijn. De nieuwe hoofdredacteur werd Kees Kooy. In 1995 werd Kees "overgeplaatst" naar de functie van Havencommissaris Heliushaven. Weer werd mij die inmiddels bekende vraag gesteld. En omdat 3 maal scheepsrecht is, werd ik ten slotte toch lid van het "Hoofdbestuur" (zoals dat toen heette) en hoofdredacteur.

Dan heb je ook meteen meer aan je kop dan alleen het clubblad. In mijn geval betekende dat in het bijzonder: het trekken van de kar voor de nieuwe Statuten, Huis-houdelijk Reglement, Havenreglement, en de aanzet tot een Bestuurshandboek.

De lay-out van het Bestek was overgegaan naar Corry Uuldriks en later heeft Gerben van Veen dit jaren lang gedaan. Het was mijn bedoeling om de 6 jaar vol te maken en dan ook eens een punt te zetten achter het redactiewerk. Maar o.a. i.v.m. mijn werk, besloot ik al in 1999 te stoppen als bestuurslid. Ria Peelen volgde me op.

Ik heb toen geprobeerd de redactie van mij te verlossen (of was het andersom?), maar steeds waren er krachten die dat tegen hielden. Tot afgelopen winter. Op de Voorjaarsledenvergadering zou ik dan toch "echt" stoppen, maar uitgerekend die

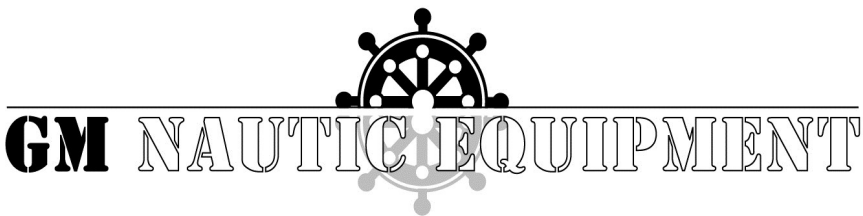
week zat ik voor m'n werk in Wenen. Omdat een afscheid waar je zelf niet bij bent ook niks is, heb ik nog maar een extra half jaar bijgeboekt. Ik was me al bijna gaan verbeelden dat Het Bestek niet zonder me kon. Of kon ik niet zonder Het Bestek?

Tijdens onze laatste Najaarsvergadering was het zo ver: Gep zonder Redactie en Redactie zonder Gep. Maar het Bestek is in zeer goede handen. De redactie heeft nu de dubbele omvang van 22 jaar geleden en Het Bestek ook. Dus dat klopt precies!

In de afgelopen 22 jaar ben ik betrokken geweest bij 92 Bestekken en heb ik 2 uitgaven verzorgd van het boekje "WSV Haringvliet in kort Bestek" (naam verzonnen door Jon Bulder), alsmede enige publicaties van Statuten en Reglementen.

Ik wens Piebe en zijn crew veel succes toe en zie de volgende Bestekken met vertrouwen en nieuwsgierigheid tegemoet.

Gep Engler.



shop voor al uw Scheepsaccessoires & technische benodigdheden

dealer van:



**YANMAR
DIESEL ENGINE
CO., LTD** dealer

Scheelhoekweg 10 / Marina Stellendam
3251 LZ Stellendam / Deltahaven

tel. (0187) 49 16 59
fax. (0187) 49 35 05

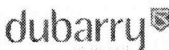
MacTack Watersport

Deltahaven 65-67
3251 LC STELLENDAM
Tel : 0187- 499412
Delta Sailing Center
Marina Stellendam

Dé watersportspecialist van het Deltagebied

- ≈ **verkoop van Watersportartikelen**
- ≈ **advies technische zeilkleding**
- ≈ **advies dekbeslag e.a.**
- ≈ **ruim assortiment casual kleding**
- ≈ **jachtmakelaar**
- ≈ **keuringen van infl. vesten en reddingsvlotten**
- ≈ **poetsen/cleanen van schepen**
- ≈ **maatwerk landvasten, vallen e.a. (op locatie)**
- ≈ **reisplanning mbt kaarten en boeken**
- ≈ **verkoop van gas en brandstof**
- ≈ **30 % op wintercollectie van North Sails**

Openingstijden winterseizoen : Zaterdag 09.00 tot 17.00
Zondag 10.30 tot 16.00



De maidentrip van het zeiljacht ZeeArend (1)

Het zal ongeveer medio 2004 geweest zijn, toen mijn zwager Arend mij polste of ik met hem zijn Bavaria 36 van Kroatië naar Turkije wilde varen. Hij had de boot gekocht met het doel ermee te gaan varen in de Turkse wateren. Zijn lang gekoesterde wens zou hiermee in vervulling gaan. Zijn verzoek was niet voor dovemansoren bestemd en ik zag meteen het unieke ervan in.

Dag en nacht varen, een onbekend vaargebied, 1000 zeemijl, nieuwe havens. Natuurlijk kwamen er ook veel vragen bij mij op als hoe kunnen we ons het beste op de tocht voorbereiden, in wat voor weersomstandigheden komen we terecht, hoe zou het leven zijn op zee met een kleine bemanning, hoe houden we contact met het thuisfont, e.d.?

Kortom een enorme uitdaging die mijn ervaring met het zeezeilen enorm zou vergroten.

Eindelijk is het zo ver en gaan wij vertrekken van Cres (Cres Marina in Kroatië) naar de jachthaven van Marmaris (Turkije). De totale afstand bedraagt ongeveer 1000 zeemijlen. Aan de tocht zullen ook andere zeiljachten deelnemen: Ayca, Charly San, Sea-An en De Snelle.

Zondag 13 maart

Ik heb prima geslapen. De nacht was wel een beetje koud. Ik schat een graad of 5. Ik werd 1 keer in mijn slaap opgeschrikt: een

hagelbui liet zijn ijselijke lading neerdalen op het dek en de luiken boven mij. Daarna sliep ik heerlijk verder. Moe als we zijn van de afgelopen inspannende 24 uur, nog onwetend van wat nog voor ons ligt, slapen we uit. We zijn van plan 's morgens inkopen te doen in Cres en 's middags een beetje in te waggelen met de ZeeArend zodat bemanning en schip goed met elkaar overweg kunnen. Van het bezoek aan de lokale supermarkt komt echter niets terecht. De winkel bleek na 11.00 uur al



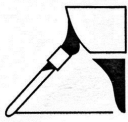
De schrijver van dit artikel, Kees Vink, is met zeezeilen begonnen in 2001 en schreef in 2002 in de Waterkampioen over zijn belevenissen tijdens zijn eerste oversteek naar Engeland met het jacht "Why Not?".



gesloten te zijn. Dan maar morgenochtend. Gelukkig kunnen we een heel wit brood “lenen” van een van de andere schepen. Met de zelfmeegebrachte cervelaatworst en kaas laten we het ons heerlijk smaken. We komen al een beetje in vakantiestemming.

Zeker als we na de lunch met de ZeeArend de baai buiten de marina van Cres gaan verkennen. In de goed door heuvels en bergen beschutte marina staat niet veel wind. Maar op het open water, met valwinden van de bergen waait het stevig: 4 à 5Bft, met uitschieters van 6 Bft. Op de ruime tot halve windse koers toont de ZeeArend zich een rappe zeiler. We bepalen de snelheid over de grond op mijn hand-GPS: à 8 knopen. Dat is helemaal niet verkeerd. We kalibreren de log en de stuurautomaat op de stuurstand. De laatste is uitgerust met een “self-learning system” en moet nog duidelijk wennen aan het gedrag van het schip bij veel wind. Wat later in de middag, op de koers

terug naar de marina, proberen we het schip zo hoog mogelijk aan de wind te laten varen. We varen onder vol tuig. Dan wordt het schip getroffen door een flinke windvlaag en dreigt uit zijn roer te lopen. De kust waarlangs we varen komt schrikbarend snel op ons af. Het schip vaart onder grote helling en het lijkt alsof we plat zullen gaan. Dit gebeurt echter niet: keurig richt het schip zich in de wind op. Nelleke & Arend hebben zo iets nog niet eerder meegemaakt en zien er tamelijk verschrikt uit. Snel worden achtereenvolgens het grootzeil en de genua ingerold. Met het verminderde zeiloppervlak krijgt het schip minder helling en voelt alles weer comfortabel en veilig aan. We wijzen elkaar erop dat we de proefvaart begonnen zijn zonder onze reddingvesten aan te trekken. We beloven elkaar - en onszelf - zo’n fout niet meer te maken en onder alle omstandigheden het reddingvest te dragen. Terug naar de marina is niet te bezeilen en door een flink aantal



W. Boender

JACHTSCHILDERSBEDRIJF

Gespecialiseerd in het schilderen van:

Polyester-, aluminium- en stalen schepen

(zowel boven- als onder de waterlijn)

Stationsplein 7

Tramhaven

Hellevoetsluis

E-mail: w.boender@zonnet.nl

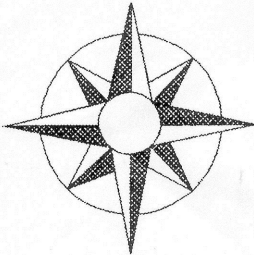
Mobiel: 06 - 43 09 11 55

W. Boender

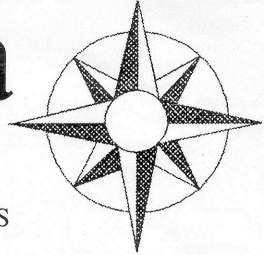
Tel. : (0181) 32 38 19

Privé : (0181) 31 51 49

staat borg voor kwaliteit!



Yagra



Jachtservice en restauratie
Stationsplein 9
3224 AT HELLEVOETSLUIS
0181-314748

restauratie, reparatie, (motor-)onderhoud, teak-/kurkdekken,
interieuraanpassingen,

kortom: voor alle voorkomende werkzaamheden aan uw jacht!



www.jachtservice-reparatie.nl



keren op te kruisen (“Bertus, zullen we weer een klappie maken...?”) meren we af in de haven. Na dit eerste tochtje gaan Nelleke, Arend en ik het kleine stadje van Cres te voet verkennen. Bertus gaat zich op het nautische gebeuren van de tocht in de komende dagen voorbereiden en blijft aan boord. Cres heeft vele, nauwe straatjes en is neergeplaveid op een licht geaccidenteerde heuvel.

Vanaf het water ziet alles er heel mooi uit: pittoreske gebouwen, Adriatische kleuren. Maar achter die bebouwing is alles grauw en grijs. Ongelofelijk hoe de mensen hier in en op elkaar leven. Ik heb zo iets nog niet eerder gezien. Op een terrasje aan de haven drinken we een biertje. We genieten van het zonnetje, dat we na het tweede biertje achter de bebouwing zien verdwijnen. Meteen wordt het kil en we besluiten naar het restaurant Kulica te gaan, dat wij na een aantal omzwervingen door het oude

centrum vinden. Voor de open haard warmen we ons op. We bestellen een flesje rode wijn en wachten op de komst van Bertus en de bemanning van de andere boten. Nadat iedereen gearriveerd is, wordt het avondeten opgediend: 3 verschillende smaken pizza. We willen niet te laat naar bed: morgen gaat de tocht pas echt beginnen en dan moeten we fris en monter zijn. In het schijnsel van de inmiddels opgekomen maan wandelen we gezamenlijk naar de marina terug.

Maandag 14 maart

Vannacht heb ik niet zo lekker geslapen. Wat was er aan de hand? Ik werd om ongeveer 01.30 uur wakker en voelde me misselijk. Misschien iets verkeerd gegeten of toch een beetje spanning voor de komende reis? Ik wil niemand aan boord wakker maken en besluit op kousenvoeten de boot uit te sluipen. Ik trek mijn schoenen aan en loop snel in de koude nacht

naar de wasruimte in het havengebouw. Ik moet overgeven. Na deze opluchting lukt het me om de slaap weer te pakken te krijgen. Gelukkig gaat om 07.30 uur de wekker af en kan ik, een beetje katterig, opstaan. Het is zaak om nu op tijd te zijn voor het doen van inkopen voor onze tocht. Dat inkopen doen, heb ik geweten. Ik denk dat we voor wel 3 weken mondvorraad hebben ingeslagen. De kassa maakt overuren om alle producten aan te slaan. Als dank voor onze koopwoede krijgen we van de eigenares een mooie balpen mee. Om 10.30 uur varen we samen met de Ayca uit en gaan we langs de dieselpomp. Het is rode diesel. Ik vraag mij af of we het bonnetje moeten bewaren voor de belastingdienst. Welke belastingdienst? Maken ze in het buitenland net als bij ons onderscheid tussen gewone diesel en rode diesel voor bedrijfsdoelinden? We weten het niet. Dus zal het wel meevallen. Voor het vertrek uit de Kroatische

wateren moeten we ons en de boot afmelden bij de douane. De douanepost blijkt op een van de in de buurt liggende eilanden te liggen, ongeveer 35 mijl in zuidelijke richting. Het is droog en er waait een frisse bries. Deze komt echter van voren: we motoren en stellen de koers in op de stuurautomaat, ons vijfde bemanningslid. We noemen hem (of haar?) Harry. Zo tuffen we een beetje sullig in zuidwestelijke richting. De temperatuur overdag komt niet boven de 14 graden uit. Om beurten zitten we even achter de stuurstand en kijken of we op koers en snelheid blijven.

Vanaf 18.00 uur wordt het anders: we lopen dan wacht volgens het 3 uur op 3 uur af schema. Om 17.00 uur maken we tijd voor een overheerlijke spaghetti-schotel met tonijn. De tonijn is weliswaar uit een blikje, maar de overige ingrediënten zijn dagvers uit de supermarkt. Dat smaakt naar meer...



Dinsdag 15 maart

Tussen de wachtbeurten in heb ik redelijk geslapen. De zee is kalm en er is weinig wind. Bertus en ik worden telkens afgelost door Nelleke & Arend. Ook in de nachtelijke uren wordt er goed voor elkaar gezorgd: “Wil je thee, koffie of chocolademelk? Een koek of een marsje erbij?”. Bertus en ik konden tijdens onze wachtbeurt de opkomst van de zon – gehuld in een mysterieuze nevelsluier - gadeslaan.

Ook al heb je het eerder gezien, het aanbreeken van de dag blijft altijd een imponerend gezicht. Ik heb het moment op video vastgelegd. In onze eerste nacht zijn we veel vissersboten gepasseerd. Het kwam mij voor dat de gehele Kroatische vloot was uitgevaren. Het krioelde er van de lichten: navigatieverlichting en schijnwerpers. Soms werden deze op ons schip gericht. Wat hiervan de reden was, is niet

duidelijk. We houden het maar op nieuwsgierigheid. Ik sta niet bekend om mijn grote kookkunst, maar degenen die wel eens op mijn eigen bootje “Why Not?” hebben meegevaren, weten dat ik een aardig eitje met spek kan bakken. Ook op deze reis, dus ook deze eerste morgen, werd aangenomen dat ik voor het ontbijt zou zorgen. Aldus geschiedde. Overdag is er weinig verandering van weer en brengen we de dag door met wachtlopen, rusten, eten koken, opeten en afwassen. Ook sms-en we met het thuisfront. Aan de horizon ontwaren we de mast van een zeilschip. Dat moet een van de schepen zijn die deel uitmaken van ons flottielje. Veel meer schepen zien we die dag niet. ‘s Avonds ontvangt Nelleke een berichtje van mijn vrouw (en haar zusje) Gaby, die thuis gebleven is. Onverwachts geeft Nelleke mij een stevige pakkerd namens Gaby, waarvan ik letterlijk ondersteboven ben. Het weer klaart op en er komt meer





zon. De temperatuur gaat omhoog. De stijging van de barometer wijst op de nadering van een hogedrukgebiedje. De wind trekt aan en we kunnen nu op de genaue zeilen. De gashendel van de motor wordt tot ca. 1800 toeren teruggenomen totdat we gemiddeld iets meer dan 5 knoop per uur varen. Nu de zee nog vrij kalm is en de boot stabiel ligt, besluiten we om de dieseltank bij te vullen. Aan boord zijn 2 jerrycans met elk 22 liter reserve diesel. Het bijvullen verloopt letterlijk en figuurlijk vlekkeloos. Het is de beurt van Bertus en mij om voor het avondeten te zorgen. We maken nasi met satésaus en gebakken ei. De nasi komt uit een zakje (Knorr). De inhoud moet je in een pannetje doen en met de voorgeschreven hoeveelheid koud water bijvullen. Het geheel al roerend aan de kook brengen,

afgieten en je hebt een smakelijke warme maaltijd. Een aanrader voor mensen die op zee snel een eenpansmaaltijd willen klaar maken.

Deze nacht verlichten ontelbare sterren het hemelfirmament. Ook de maan laat zich af en toe zien. Een nacht om al je gedachten op een rijtje te zetten. Ik denk aan de zin van ons bestaan en over de vraag waarom we de dingen doen die we doen. Ik kom er niet uit. Ik val ook bijna in slaap. Bertus die dat merkt, houdt me wakker door op geanimeerde wijze gesprekken te voeren over onze families, kinderen, opleiding, werk en uiteraard over onze hobby: bootjes...

Kees Vink. wordt vervolgd

Antwoorden CWO vragen:

Vraag 1	b	Vraag 3	d
Vraag 2	b	Vraag 4	b
		Vraag 5	c

Koken met de riemen die je hebt

Je hebt de duurste hengel, het beste aas, de mooiste weersomstandigheden, de meest geschikte plek en toch lukt het niet vis te vangen. Ik blijf er bij dat het ook bij vissen om een flinke hoeveelheid geluk gaat, natuurlijk naast materiaal en deskundigheid. Bij geluk hoort een portie bijgeloof: de een bindt een vette lap aan de vislijn, een ander spoelt een mengsel van rum en suiker door de gootsteen van de kombuis. Weer een ander leegt zijn maag overboord. Grieken schrijven gedichten aan Neptunes en Portugezen wrijven hun vislijn in met knoflook. Wat je ook doet om vis te vangen, als de vis eenmaal gevangen is, schuilt er in iedere visser een kok.



Visfilet à la crème

Visfilet

De gekruide vis in wijn en water stoven

Witte wijn

Water

Ui

De fijngesneden ui over de vis strooien

Room

Als de vis gaar is, deze uit de pan nemen

Peterselie of bieslook

Room door het vocht roeren, kort opkoken en over de vis gieten

Zout en peper

Garneren met peterselie of bieslook

Visstoofpot

kg vis (mogen diverse soorten zijn)

2 fijngehakte uien

uien, tomaten, knoflook, wortelen en knolselderij in olie gaar smoren

4 in plakken gesneden tomaten

2 fijngehakte knoflooktenen

4 in plakjes gesneden wortelen

2 fijngesneden plakken knolselderij

4 eetlepels olijfolie

1 glas witte wijn

de stukken vis met wijn, bouillonblokjes en aardappelen toevoegen

2 bouillonblokjes

op matig vuur gaar laten worden

2 in blokjes gesneden aardappelen

Serveren met (stok-)brood, salade en een glas “*boter bij de vis*”.

U geniet dubbel als u de vis zelf gevangen heeft!

Ria Peelen.

TWZ-MOTOREN



VOOR AL UW
AANKOPEN
REPARATIE EN
ONDERHOUD
VAN ALLE
MERKEN
BUITENBOORD-
MOTOREN
EN
GENERATOREN.



Tevens winterstalling voor uw buitenboordmotor en
altijd van te voren prijsopgaaf bij reparatie.

Tot Ziens bij TWZ.

Wilhelminaplein 6 3114 CK Schiedam tel:0104267916

Nieuw RVS (A2 & A4 kwaliteit)

Slotbouten, houtdraaibouten, moerbouten,
harpsluitingen, moeren, draadeinden enz.

Servicegericht

Prijsconcurrerend

Vakkundig personeel

Uitgebreid assortiment

moree vof

HOUTHANDEL
IJZERWAREN
GEREEDSCHAPPEN

Oostdijk 64 3223 CB Hellevoetsluis

Tel. 0181 - 312415

Fax 0181 - 324253

Enkele reis Lübeck

Hoezo enkele reis? De Limachus ligt toch gewoon weer in box B45? Dat klopt, maar wanneer je van plan bent om op de meest ingewikkelde manier naar Lübeck te gaan en je hebt maar vier weken ter beschikking dan lukt het niet de terugreis op eigen kiel te volbrengen. Het alternatief: een opdracht aan de firma Van de Wetering. Dat werkt probleemloos: donderdag de boot 'rijklaar' maken, vrijdagochtend op de trein naar huis, vrijdagmiddag werd de boot opgepikt en maandag ochtend was al weer de tewaterlating in Zuidland. Er moesten nog wel wat dode muggen van de stuurhut geplukt worden. De portemonnee wordt wat lichter. Verder werkt het prima, afgezien van een kleine verrassing, maar daarover later meer.

Wat is nu de ingewikkelde route naar Lübeck? Het begin was vrij normaal: Wegbrengen van de boot met Gep Engler (ja, het nieuwe erelid) naar Groningen langs de (bijna) snelste route, te weten via de Hollandse IJssel, Uithoorn, de Amstel naar Amsterdam en dan via de Houtribsluizen en Lemmer. De snelste route zou via Lek en Amsterdam – Rijnkanaal zijn geweest. Het voordeel van die route: nauwelijks snelheidsbeperkingen en slechts twee sluizen. Het nadeel: om het Amsterdam – Rijnkanaal op een doordeweekse dag leuk te vinden moet je masochist zijn en dat ben ik niet. In Groningen vond de wisseling van de bemanning plaats: Silvia i.p.v. Gep. En nu begon ook de ingewikkelde route: niet naar Delfzijl, maar via Winschoterdiep, Veendam, Ter Apel en Haren-Rüttenbrockkanaal naar het Ems-Dortmundkanaal. Verder van Haren zuidwaarts en dan via het Mittellandkanaal tot Minden. Daarvandaan via de Weser tot Bremerhaven en over de Geeste of, zoals het officieel heet, de 'Schiffahrtsweg Elbe – Weser' naar Otterndorf aan de Elbe, net ten oosten van Cuxhaven. Daarvandaan de Elbe op naar Hamburg, en verder naar Lauenburg, zo'n 60 km stroomopwaarts van Hamburg. Van Lauenburg is Lübeck via het Elbe – Lübeckkanaal te bereiken.

Nu heeft Lübeck geen jachthaven met een kraan die de 'Limachus' aankan. Na wat rondkijken op Internet was mijn verwachting eigenlijk dat het wel Travemünde zou worden. Ik had het mis. V.d. Wetering stelde Neustadt/Holstein voor, op ongeveer twee uur varen van Travemünde. Na wat snuffelen op Internet over de voorgestelde marina begon ik het voorstel al enigszins te begrijpen en toen we daar uiteindelijk arriveerden, begreep ik het helemaal. Ik denk niet dat ik ooit een haven heb meegemaakt waar alles zo perfect georganiseerd was als daar. De kraan kon 70 ton tillen. Dus de negen ton van de Limachus waren ook geen probleem. Het is niet de bedoeling de lezer met alle details van de reis te vermoeien. Maar enkele episodens gaven wel aanleiding voor vermaak of leedvermaak en dat is vermoedelijk nog veel leuker. Daar gaan we dan:

Roer weg?

Met een strijkhoogte van 2,45 m heeft de route via de Amstelsluizen naar het IJ voor de Limachus het voordeel dat er in Amsterdam geen enkele brug open moet. Zonder problemen bereikten we de laatste brug voor het IJ. Daarna zouden we alleen nog het IJ oversteken om in de Sixhaven te overnachten. Alles werkte prima. Ook

mijn vrees met betrekking tot rotzooi in de schroef bleek ongegrond. Net bezig op de onderdoorvaartopening aan te sturen en nog geen 10 meter van de brug verwijderd, ontdekte ik tot mijn schrik dat ik geen roer meer in het schip had. Ik kon wel aan het stuurwiel draaien, maar dat had totaal geen invloed op de koers van het schip. Ik raak niet gauw in paniek, maar om te beweren dat deze ervaring goed is voor de bloeddruk zou gelogen zijn. Met achteruitslaan en met sturen met de boegschroef kon ik nog net vrij blijven van de remmingwerken. De volgende

actie: duiken naar de bakskist met de noodhelmstok. Ik had net de avond ervoor nog aan Gep laten zien waar de helmstok opgeborgen is en hoe deze gemonteerd wordt en er nog bij gedacht dat ik vermoedelijk voor de rest van mijn leven als beroepsspinnist aangezien word. De volgende actie: de boot op een rustige plek stil leggen, en eens stevig op de tong bijten om er achter te komen of het gebeurde echt of alleen gedroomd is. Helaas, het was echt. We besloten dat het tijd werd om de handleiding te raadplegen. Met het resultaat dat de ondervonden storing vol-



gens het boekje helemaal niet bestaat. Het werd dus tijd om zelf iets te verzinnen en wat doe je met een computer wanneer deze vervelend doet? Juist, herstarten. Hier hadden we immers ook met een brok elektronica met software te maken. Dus: systeem uitschakelen en weer inschakelen en zie: alles werkt weer normaal. Om een lang verhaal kort te maken: tot Lemmer gebeurde het nog twee keer. Het geluk bij het ongeluk: diegene die het systeem ooit had ingebouwd, woont in Sneek. Hij zei het probleem te kennen en beweerde dat het met herprogrammeren te verhelpen was. Nu kwamen we daar toch bijna langs en we werden onmiddellijk geholpen. De huidige situatie: het probleem is niet meer opgetreden, maar mijn vertrouwen in het systeem is nog steeds niet hersteld.

Rugzaknavigatie

De wisseling van bemanning in Groningen gebeurde als volgt: ik huurde een auto, bracht Gep terug, pikte Silvia thuis op en

reide terug naar Groningen. Het autoverhuurbedrijf was ergens buiten Groningen aan de rand van een industriegebied gevestigd. Bij het ophalen van de auto was dat geen probleem: de taxi wist het adres feilloos te vinden. Na het inleveren had ik natuurlijk ook een taxi kunnen pakken, maar het leek me wel zo sportief de vouwfiets achter in de auto te gooien en terug te fietsen. Het vinden van het verhuurbedrijf was geen probleem, aangezien ik me kort daarvoor de luxe van een Tom Tom Go had veroorloofd. De terugreis met de fiets was wat moeilijker. De heenreis ging over een stuk autoweg zonder fietspad. De terugreis was dus verschillend. En op een vreemd industrieterrein op een zondag is het ook lastig te informeren. Er was geen hond te bekennen. Wie niet sterk is, moet slim zijn. Ik had een rugzakje bij me om de Tom Tom – navigator op te bergen en waarom zou ik deze niet kunnen inschakelen? Dat ding werkt immers ook achter een autoruit? En jawel, het werkte! Het



Ter Apel

foto:F.Keller

geluid was wat zacht, maar wanneer ik goed luisterde, kon ik net horen hoe de stem van Eva (ik kan het ook niet helpen, de stem heet zo) me toeriep: ‘Rechts afslaan – Rechts afslaan!’ Zo kwam ik feilloos per fiets weer bij de jachthaven.

Non-verbale communicatie

Bruggen met een brugwachter van vlees en bloed worden meer en meer zeldzaam. Vaker dien je de één of andere centrale post op te roepen en kun je zo de brugopening aanvragen. Zo gaat het, volgens de Almanak, ook op het Winschoterdiep. Je vaart op de brug af en roept de centrale post. Het probleem: geen reactie. Ik begon me al zorgen te maken of het zou gaan als in België. Wanneer je in Wallonië in het Nederlands roept, krijg je ook geen reactie. In het Frans roepen wil me nog wel lukken, maar in het Gronings? Ik had me onnodig zorgen gemaakt: zonder dat de marifoon ook maar iets van zich liet horen, gingen de lichten van rood-groen, de brug ging open en de lichten sprongen op groen. Bij een volgende brug werkte het net zo. Er zijn drie verklaringen: 1) de brugwachter had een maandaghumeur, 2) hij was gelijktijdig met een telefoongesprek bezig, 3) ze doen het daar altijd zo. En, eerlijk gezegd, het maakt ook niet veel uit. ‘It’s the result that counts’, nietwaar?

Toegepaste hydrodynamica

In Otterndorf hebben ze een nogal bijzondere sluis. Het buitenhoofd maakt namelijk deel uit van de Elbedijk en de sluis-kolk bestaat gedeeltelijk uit een tunnel. Schutten kan alleen vanaf ongeveer twee uur na hoogwater, aangezien daarvoor de doorvaarthoogte in de tunnel te gering is. Hoogtebepalend is een stalen balk in het plafond van de tunnel. Twintig jaar geleden kwamen we daar ook eens langs en hebben toen meegemaakt hoe een klein vrachtscheepje op de sluis afvoer voor er voldoende hoogte beschikbaar was. De

truc: op het juiste moment het gashandel vol naar voren, het achterschip zakt in het golfdal van het eigen golfsysteem weg en je duikt met de stuurhut onder de balk door. Deze keer gingen we van binnen naar buiten en ook nu moesten we wachten op de juiste waterstand. Van de sluiswachter kreeg ik te horen dat een soortge-lijk principe ook toegepast werd bij de laagste brug in het kanaal. Bij langdurige regenval lukte het niet altijd het streefpeil te handhaven. Dan kon het gebeuren, dat de stuurhut ook weer net te hoog was. Deed zich deze situatie voor dan werd niet gewacht totdat het peil hersteld was, maar werd zo’n 100 m achteruit gevaren. De gashandel ging op volle kracht vooruit en het schip schoof met de neus in de lucht en de stuurhut in het golfdal onder de brug door. Je moet maar durven, nietwaar?

Déformation professionnelle

Otterndorf stelt als plaats niet veel voor, maar in een grijs verleden had het stadje een eigen gymnasium. Van 1778 tot 1782 was de rector een zekere Johann Heinrich Voss (1751 – 1826) die naast schoolleider ook dichter en vertaler van Griekse en Latijnse werken uit de oudheid was. Bekend werd hij vooral door de vertaling van de oudste schriftelijk bewaarde heldenverhalen; de *Odyssee* en de *Ilias* van de Griekse dichter Homerus. In het Grieks zijn deze verhalen in een nogal ingewikkelde versmaat geschreven, de zo genoemde ‘Hexameter’. Daarbij bestaat elke regel uit 17 lettergrepen, met klemtoon op de 1^e, 4^e, 7^e, 10^e, 13^e en 16^e lettergreep. Grafisch ziet dat er als volgt uit:

-XX-XX-XX-XX-XX-XX-X Alle experts waren het er over eens dat het onmogelijk zou zijn deze versmaat in de vertaling te handhaven. Toen kwam Johann Heinrich Voss en bewees het tegendeel. Wel gaat het verhaal dat hij zich zo intensief met de vertaling moest bezig houden dat hij ook ‘in het normale leven’ alleen nog in hexa-

meters sprak. Toen dan ook eens 's nachts de nachtwaker wegens brand de bewoners met zijn hoorn wakker maakte, opende Johann Voss het raam en riep tegen de nachtwaker: '*Sage mir, Wächter der Nacht, in Bezug auf das Feuer, wo brennt es?*' Voor het gemak heb ik de lettergrepen met klemtoon onderstreept; en zoals men kan zien, het is een echte hexameter...

Pampers?

Op de Elbe geldt al een aantal jaren de bepaling die in 2009 ook hier van kracht wordt: de pleziervaart moet aan de poepdoos, en de beroepsvaart mag rechtstreeks blijven lozen. Wanneer je op de weg van Otterndorf naar Wedel (bij Hamburg) door het een na het andere zeekesteel wordt opgelopen, schiet je het verhaal te binnen van de muis die met de olifant door de woestijn rent. De muis draait zich om en roept naar de olifant:

'Wat maken wij veel stoff!'.... Wedel beschikt over een gigantische jachthaven met ca. 1900 plaatsen. De havenmeester is vriendelijk en je bent van (bijna) alle gemakken voorzien. Ik maakte alleen één fout, namelijk door naar een vuilwaterpomp te vragen. Dat nu bleek een pijnlijk onderwerp. Men wist dat men dat al lang zou moeten hebben. Over een jaar zou het echt zover zijn. Nu waren we niet van plan zo lang te wachten, dus daar hadden we niets aan. Het lef om te informeren hoe de vaste ligplaatshouders dit probleem oplossen had ik niet meer. Laten we het maar op pampers houden!

Jachthaven met vlieg-'veld'

De 'City Sporthafen' in Hamburg is iets heel bijzonders. Die haven moet je bij een reis over de Elbe beslist meegemaakt hebben. Overigens ook weer niet te lang, want van nachtrust komt er daar niet veel terecht. Bijzonder is de haven wel of



Jachthaven Hamburg: Uitwijken voor sportvliegtuig!

foto:F.Keller

heeft iemand elders al eens een haven met een eigen vliegveld meegemaakt? Aan een van de steigers is een watervliegtuig afge-meerd, waarmee men voor € 85, - per persoon een rondvlucht boven Hamburg kan maken. Men wordt in de routebeschrijving gewaarschuwd op kanaal 74 uit te luisteren. En, jawel, voor het eerst in mijn leven moest ik bij het binnenvaren van een jachthaven uitwijken voor een vliegtuig. Verder ligt de haven midden in de stad: winkels, restaurants, boten voor de havenrondvaart, bussen voor sightseeing (en ook St. Pauli, voor de liefhebbers). Alles is op loopafstand te vinden. Dat geldt dus ook voor de sleepboten, havendienstboten, rondvaartboten, politiebotten en wat je verder zo in een haven tegenkomt. Alles zoekt er met full speed op een steenworp afstand voorbij. Je staat regelmatig op je kop. Verder ligt de haven op stroom en die is daar niet misselijk. De almanak adviseert zelfs de reis zo te plan-

nen dat men op het tijdstip van de stroomkentering aankomt. Dat is wat overdreven, maar wat ervaring met varen op stroom is wenselijk.

Theorie en praktijk

Eveneens volgens de Almanak hebben ze in de City Sporthafen een afzuiginstallatie voor vuilwater en zelfs met een eigen waterzuiveringsinstallatie die het afvalwater tot de kwaliteit van zwemwater zou transformeren. Wijs geworden van mijn ervaringen in Wedel besloot ik deze keer geen domme vragen te stellen, maar eerst zelf op onderzoek uit te gaan. Het goede nieuws: de installatie is er. Het slechte nieuws: ze is onbruikbaar. De installatie is geïntegreerd in het toiletgebouw, afge-meerd langs een steiger die dwars op de stroom ligt. Met eb kun je er praktisch niet bij. Met vloed kom je niet meer weg. Per dag zou er één schip zonder moeilijke manoeuvres van de installatie gebruik



Travemunde

foto:F.Keller

kunnen maken, namelijk bij de hoogwaterkentering, mits dit tijdstip valt binnen de periode dat er een havenmeester aanwezig is. De praktijk: een man op de uitkijk (want je ziet daar per dag meer waterpolitie dan bij ons in een heel jaar) en dan de buitenboordkraan maar openzetten....

Nordic Walking

Langs elk kanaal ouder dan zo'n 80 jaar vind je langs tenminste één van de oevers een weg, ooit aangelegd als jaagpad. Langs het Elbe – Lübeckkanaal is ook een weg te vinden. Er is hier (wanneer het klopt wat de historici vertellen) sprake van het oudste kanaal in Europa, voorzien van sluizen, in bedrijf sinds 1398 en ooit aangelegd om zout uit de Lüneburger Heide naar Lübeck te transporteren. Tot een jaar geleden maakten vooral fietsers en hengeleers gebruik van deze voormalige jaagpaden. Recent is er nu nog een groep gebruikers bij gekomen. Ik zeg met opzet

'groep', want je ziet deze gebruikers nooit alleen. Het mag kennelijk alleen in groepen. Ik bedoel de mensen die de sport van 'Nordic Walking' beoefenen. Nordic Walking is een min of meer snelwandelen met behulp van twee stokken die op te lange skistokken lijken. Waar dit goed voor is? In elk geval voor de portemonnee van de verkopers van de stokken. Die zijn er ongetwijfeld rijk van geworden. Overigens ben ik best bereid te geloven dat het gezond is, aangezien – mits men het correct doet – ongetwijfeld een aantal arm- borsten rugspieren geactiveerd worden die bij gewoon wandelen weinig of niets doen. Het probleem: Nordic Walking ziet er gewoon koddig uit. Als gevolg daarvan worden de beoefenars nogal regelmatig met de volgende vraag geconfronteerd: 'Ski's vergeten?' Bij mij is kennelijk een restje opvoeding overgebleven. Ik heb dit nooit geroepen. Al moet ik toegeven dat ik veel begrip heb voor mensen die zich niet



Containerschip op de Elbe

foto:F.Keller

kunnen inhouden.

Zoete smeerolie?

Aan alles komt een eind. En na Lübeck, Travemünde en enkele dagen Neustadt/Holstein met trips per huurauto naar Rostock, Wismar en Schwerin was de vakantie alweer voorbij en was het tijd voor de terugreis per trein (door ons) en dieplader (de boot). Bij aankomst van de Limachus in Nederland bleek dat er in een keukenkastje een fles met stroop was omgevallen waarvan de dop niet goed had vastgezet. Schoonmaken dus. Een week later stond er een weekendtocht op het programma. Voor vertrek ging zoals gebruikelijk het motorruim open om de buitenboordkraan te openen. En wat bleek: een oliekkage! Nu moet u weten dat normaliter de bilge van de Limachus absoluut droog is. Het voordeel: elke verandering wordt onmiddellijk zichtbaar. Wat was de oorzaak? Op het eerste gezicht was

er niets bijzonders te ontdekken. Ik ging al op zoek naar een spiegelkje om de motor ook van onderen te kunnen inspecteren, toen ik me realiseerde dat er met deze olie iets bijzonders aan de hand was. Waar afgewerkte motorolie blauwgrijs is, had de olie in de bilge een roodbruine kleur. Likken aan de 'olie' bracht uitkomst: het was gewoon stroop.... Hoe het spul daar terecht is gekomen, is me nog steeds een raadsel. Het duurde een maand voor de laatste druppel opgeruimd was!

Samenvattend: het was een interessante reis waar we nog veel meer gezien en ervaren hebben dan hierboven beschreven. Ik kan iedereen aanbevelen dat gebied te verkennen.

F.K.

Ingezonden brief

Als reactie op "Losse eindjes van Felix Keller" ontvingen we onderstaande brief.

Naar aanleiding van De losse eindjes in het Bestek no. 138, geschreven door F.K., heb ik het volgende toe te voegen.

De door Brussel gesponsorde afmeerringen in de Princetuin te Leeuwarden zijn niet zomaar flauwekul, want door schade en schande zijn deze ringen er gelukkig gekomen.

De paaltjes van voorheen waren namelijk het doelwit van de nachtelijke cafébezoekers die, na alle kratjes bier, het nodig vonden om de afmeerrijnen er af te wippen. Dan vond je 's morgens je boot aan de overkant drijven of zelfs tegen de brug aan liggen.

Met een bevriende schipper met zijn boot,

tijdens de vaart door de staande mastroute, zelf meegemaakt. Bij melding aan de waterpolitie werd ons meegedeeld dat er aan gewerkt werd de paaltjes te vervangen door ringen.

Dat is dus inmiddels gedaan en daarom deze mooie ringen in beton van Brussel!! die door F.K. werden bewonderd.

Groeten van *Ton de Rooy* — "*Aquilon*"

Naar de Carieb en terug (1)

Margo en Allert Wiersema hebben tegenwoordig alle tijd van de wereld, want Allert werkt niet meer. Wat een ongekende luxe! Zij vertrokken 10 juni 2005 met hun zeilschip "Hexe" voor onbepaalde tijd richting Cariben. Op hun dooie akkertje zeilden ze langs de Belgische en Franse kust naar Alderney en van daar naar Falmouth. Vanuit Falmouth staken ze in één keer de Golf van Biskaje over naar La Coruña.

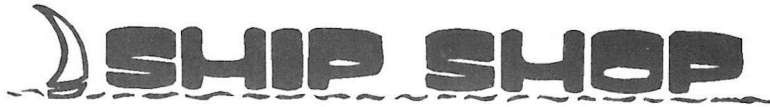
Spanje

We blijven enige dagen in La Coruña om bij te komen van de tachtigjarige zeiltocht over de Golf van Biskaje. In La Coruña genieten we van de heerlijke Spaanse natjes en droogjes: vooral de perziken, abrikozen en kersen en niet te vergeten de Spaanse wijn! Het weer is meestal prima (25-30°C), maar het valt ons op dat het soms in zeer korte tijd om kan slaan: regenbuien met heel weinig zicht (minder dan 100 m), meestal het gevolg van plots opkomende zeemist. Wanneer zo iets ons onderweg overkomt, zijn we maar wat blij dat we een radarinstallatie hebben! We

maken kennis met Jeannette en Charles Schuilenburg, die met de "Diederik" naar de Nederlandse Antillen willen om kinderen en kleinkinderen te bezoeken. In Vlaardingen hebben we al e-mailcontact met hen gehad, maar we ontmoeten elkaar hier voor het eerst. Het blijkt goed te "klikken" en de dagen daarop gaan we regelmatig gezellig met z'n vieren op pad: boodschappen doen, de stad verkennen en in een tapasrestaurant heerlijk lunchen. La Coruña is een echte havenstad, waar veel (beroeps-)scheepvaart is. De marina's liggen apart, maar de deining van de voorbij varende schepen is (soms hinderlijk) voelbaar! Het oudste gedeelte van La Co-



"Hexe"



Industriehaven 14a
3221 AD Hellevoetsluis

Telefoon : 0181 - 318068
Telefax : 0181 - 318850

Wij wensen u een voortvarend
en gezond 2006 !

Wilt u persoonlijk op de hoogte
gehouden worden van onze acties ?

Meldt u dan aan voor onze digitale
nieuwsbrief.

U kunt dit doen via :

- onze website www.shipshopbobstok.nl
- een formulier invullen in de winkel

Winter Openingstijden :
Maandag t/m Zaterdag van 9.00 – 17.00 uur

ruña heeft nog een oeroude stadsmuur, waarbinnen oude kerkjes en kloosters en erg smalle straatjes. Je moet goed ter been zijn, want de straten gaan "bergop, bergaf", soms met trapjes ertussen om het hoogteverschil te overbruggen. In sommige straatjes vind je een aaneenschakeling van tapasrestaurantjes! Al 'coast hoppend' gaan we verder langs de kust van Galicia. Op de dag dat we langs de beruchte Kaap Finisterre zeilen, zien we niets, want de kaap is gehuld in potdichte mist. Pas op het moment dat wij de Ria van Muros binnenzeilen, klaart het enigszins op. Een dag later komen Jeannette en Charles binnengevaren. Gezellig! Onderweg heeft onze stuurautomaat de geest gegeven, zodat Allert en ik bij toerbeurt aan het roer moeten staan. Bij bladstil weer als er niet gezeild kan worden, is dat een vervelende bezigheid. In Agnete krijgen we het advies van de havenmeester om naar Vigo te gaan, waar een dealer zit die ons wel zal kunnen helpen. We vertrekken dus naar Vigo, een tocht van ruim twintig zeemijl. Het is een sombere dag met veel wind en af en toe wat regen. De ene "ria" uit en de volgende "ria" in. Een ria is een diepe inham in het land, omgeven door bergen. Erg mooi! Met windsnelheden tussen de twintig en de dertig knopen varen we, met gebruik van onze dieselmotor plus gereefd grootzeil, naar Vigo. Grote golven met witte schuimkoppen omringen ons en af en toe komen er bakken zeewater over! We kunnen niet zeilen, want de wind komt pal van voren. Op zulke momenten zijn we blij dat we het vorig jaar een nieuwe dieselmotor hebben laten installeren. Die doet wanneer dat onmisbaar is! De oude dieselmotor liet het op moeilijke momenten vaak afweten en dat was (op z'n zachts gezegd) niet leuk! We zitten nu (27 juli) in Vigo. Vanmorgen is er een deskundige aan boord geweest, die de stuurautomaat (het gedeelte dat beneden-deks zit) heeft meegenomen. Vanavond

belt hij ons om zijn bevindingen mee te delen. We liggen nog wel een paar dagen in Vigo. Geen probleem, want hier is veel te zien. De stuurautomaat wordt vlot gerepareerd. De technicus, die Engels spreekt (!), vertelt dat het een fabricagefout is!?! Onze stuurautomaat heeft het ondanks dat 10 jaar probleemloos volgehouden! Gewapend met een paraplu verken- nen wij Vigo. Het is een moderne stad, met een oud centrum. Een groot aantal oude wegen zijn opgebroken, waardoor het een nogal modderig uitstapje wordt. In Bayona ontmoeten we Jeannette en Charles weer. We brengen talloze gezellige uurtjes samen door.

Portugal

Tot onze verbazing is onze eerste grote gasfles al na zeven weken leeg. Allert gaat met een sopje kijken of er misschien een lek in de gasbun, waarin 2 gasflessen staan, te ontdekken valt. En ja hoor, een gasklep sluit niet goed meer, waardoor er gas via de ventilatie opening in de buitenlucht is verdwenen. Het inruilen van de lege gasfles blijkt een probleem te zijn, want alle Portugese gasflessen hebben een bajonetsluiting en de Nederlandse gasflessen een schroefdraadsluiting. Gelukkig hebben we in onze gasbun ook de mogelijkheid een blauwe zogenaamde Camping gaz-fles aan te sluiten. Op 2 augustus ontvangen we per e-mail een prachtige serie fotootjes van onze twee Amerikaanse kleinkindertjes, die in Florida wonen. Op zo'n moment besef je weer eens hoe fantastisch het is, dat er e-mail bestaat! Onze stamhouder Luca werd op 8 mei jl. twee en zijn kleine zusje Lilly Susan werd op 2 mei jl. geboren. Ze zouden eens moeten weten dat hun Nederlandse opa en oma per zeilboot in aantocht zijn! Op 6 augustus gaan we naar Figueira da Foz, over een spiegelgladde Atlantische Oceaan. Onderweg geeft de dieselmotor een waarschuwingssignaal. Allert kijkt in het motorruim, nadat ik de dieselmotor heb stopge-

zet. Daar blijkt het oliefilter los getrild te zijn en op dat moment is al zo'n 4 liter olie onderin de boot gelekt. Gelukkig kan Allert de olie weer aanvullen en het filter weer vastzetten. Inmiddels hebben we al van twee zeilers gehoord, dat hen ooit hetzelfde is overkomen. Op zaterdagmorgen liggen alle boten in de marina van Figueira da Foz onder een laag as en houtskoolsnippers ten gevolge van een van de talloze bosbranden, die Portugal momenteel teisteren. Onderweg hadden we al op verschillende plaatsen langs de Portugese kust grijze rookwolken. Soms zo intens, dat de zon erachter schuil ging! De jachthaven is enige tijd afgesloten, want twee blusvliegtuigen nemen in de havenmond water in. Ze vliegen dan heel laag over het wateroppervlak. Een spectaculair gezicht! We willen er beslist geen gewoonte van maken ons reisverhaal te illustreren met "iets dat kapot gaat" Wel willen we eraan toevoegen, dat we absoluut niet de illusie hadden en hebben, dat we deze hele tocht kunnen zeilen of motoren zonder dat er iets kapot gaat! In Hellevoetsluis brandstoffilters besteld die naar de marina in Cascais gestuurd moeten worden. Door vakantieslapté duurt het wat langer, maar als we uiteindelijk telefonisch contact hebben, zijn ze er binnen 48 uur. Wat een service! In Cascais hebben we bijna een week geankerd gelegen, want we hebben eerst geprobeerd de filters lokaal te kopen. Ondanks alle pogingen om het uit te leggen, is de taalbarrière te groot. Zelfs met behulp van de tweetalige vrouw van de havenmeester in Nazare lukt het niet. Op donderdag 18 augustus zeilen we naar Lissabon. De tocht langs Lissabon wordt door Margo op video vastgelegd. Jammer dat het wat nevelig is! We liggen twee nachten in Lissabon, vlak bij een enorme brug over de Taag en redelijk dicht bij het centrum. We maken een sightseeing tour in een open dubbeldekker. Dat geeft een goede indruk van de stad.

De volgende dag maken we een rondwandeling door het centrum. Het is voor ons eigenlijk veel te warm om hier langer te blijven. Na een tocht van elf uur ankeren we in de haven van Sines. Onderweg zien we een school van tientallen dolfijnen. Zoveel hadden we er nog niet bij elkaar gezien. Helaas zwommen ze in tegengestelde richting, zodat dit schouwspel te snel voorbij is. Sines is de geboorteplaats van Vasco da Gama (1469- 1524). Zijn standbeeld staat naast een vestingmuur en kerk, wel 50 meter boven de haven. Van daar heeft hij een wijds uitzicht over de haven en de Atlantische Oceaan. Sines ligt hoog boven de haven en dat levert voor de bevoorrading van de boot wat probleempjes op in de vorm van veel sjouwwerk. Als we dan weer terug zijn op de boot smaakt een glas koele witte wijn voortreffelijk. We kopen de wijn in containertjes van 5 liter. Dat spaart veel gewicht en vervolgens heb je minder afval. Wijn is hier niet duur, net zo min als de andere kosten van levensonderhoud. Door het fraaie weer, alle dagen zon, lokt het water. Margo heeft voor het eerst gezwommen, maar ze vindt het erg koud. Een mening die door medezeilers wordt gedeeld. Voor je plezier zwemmen is voorlopig niet aan de orde. We verwachten ca. een week onderweg te zijn van Sines naar Madeira. De oversteek is iets langer dan die tussen Falmouth en La Coruña. Gisteren brachten we uren in het internetcafé door, want we wilden "iedereen" weer een reisverslag sturen. Allert deed het Engelse verslag en ik het Nederlandse. Aan boord hadden we al een versie op schrift gesteld, zodat we die alleen maar hoefden over te typen. Toen ik na bijna een uur klaar was en op de verzendknop drukte, bleek dat (bij het controleren in onze eigen e-mailbox) er slechts een tiental regels waren overgekomen. De rest was spoorloos verdwenen. Allert hielp me opnieuw op weg en ik typte het hele verhaal nog een keer. Hij zat

op het terras te wachten tot ik hem riep om te helpen bij het verzenden. Tot zijn grote verbazing (en mijn teleurstelling) gebeurde exact hetzelfde!!! Weer was mijn hele verhaal, op een paar regels na, verdwenen. Toevallig spraken we een Nederlands echtpaar en ik vertelde wat ons was overkomen. “Kom maar even bij ons aan boord, om alles op een diskette te zetten.” Dat is een van de voordelen van een eigen laptop aan boord. Wij hebben die mogelijkheid (nog) niet. Drie keer is scheepsrecht, dus wat dat betreft zou het nu moeten lukken! Voor wij maandag 29 augustus uit Sines vertrekken, laat Allert voor vijf euro zijn haar knippen. Hij heeft nu een “Johan Cruyff-coupe”! Alle brandstof- en watertanks worden gevuld en dan kunnen we aan onze oversteek naar Porto Santo beginnen: 240 graden op het kompas.

Madeira

Het is rustig weer en zodoende zijn we genoodzaakt om vijftien uur of langer te motorsailen. Wat een weldadige rust als er eindelijk genoeg wind is! Constant dat geronk aan je oor is hondsvermoeiend. Wanneer we een meerdaagse tocht maken, slapen we bij toerbeurt (korte “hazenslaapjes”) terwijl de ander buiten op de uitkijk blijft zitten. Als de boot rustig vaart, zonder al te veel te schommelen, zitten we wat te lezen of een (handheld, op een batterijtje) spelletje yahtzee te doen. Maar er is ook altijd veel moois te zien: mooie luchten, de steeds wisselende kleuren van de oceaan, zonsopgang, zonsondergang en natuurlijk de overweldigend schitterende sterrenhemel 's nachts. Gedurende de hele tocht hebben we nauwelijks scheepvaart gezien: slechts af en toe een vrachtschip langs de horizon. Je voelt je heel nietig in zo'n klein zeilbootje op die eindeloze oceaan, want hoe ver je oog ook reikt, je ziet alleen maar water en lucht. 's Nachts geniet ik vaak van cd's met klasieke muziek via mijn portabel cd-speler met oormicrofoontjes. “Geen dag zonder Bach”, hoorde ik eens iemand zeggen en

dat vond ik een mooie uitspraak! Ik heb twee etuis met ieder zestig cd's aan boord en ook nog een klein etuije met eigentijdse muziek. Voor iedere gemoedstoestand heb ik wel een muziekstuk. Na vier etmalen zijn we in Porto Santo, waar we 2 september in de haven ons anker laten zakken. Alles ging prima: rustig weer (max. 3-4 Bft) en alles is heel gebleven! We hebben steeds op de uitkijk gezeten of we dolfijnen zagen. Maar slechts één keer een groep, op te grote afstand. Wel zagen we een zeeschildpad (30 cm) vlak langs de boot zwemmen. De hele tocht hadden we stroom mee. Dat scheelde ongeveer tachtig zeemijl in afstand. Het komende weekend willen we naar Caniçal zeilen, waar we ook een week, of langer denken te blijven. Daarna gaan we ons voorbereiden op de tocht naar Lanzarote (Canarische Eilanden). Iedereen, die een 'Rondje Atlantische Oceaan' maakt, weet dat je in verband met de weersituatie pas eind november of begin december van de Canarische eilanden naar de Cariben kunt oversteken. Het onthaasten lukt ons uitstekend! We genieten alle twee intens van dit bootleven. Het is nog leuker, dan we tevoren hadden gedacht! We zijn nu 3 maanden onderweg en hebben zo'n 1800 zeemijl op ons log. Wanneer ik het goed heb uitgerekend, is dat ongeveer 1/5 van de totaal af te leggen afstand. Op zaterdag 10 september zeilen we van Porto Santo naar Caniçal aan de oostpunt van het eiland Madeira. Een heerlijke zeildag van 25 zeemijl. Er is een nieuwe marina waar afgezien van steigers met elektriciteit en water nog niets is. Er wordt druk gewerkt aan de afbouw van de gebouwen er om heen. Er is een busverbinding naar Funchal: een afstand van 30 km. over slingerende wegen waar de bus 5 kwartier over doet. Funchal heeft een grotere marina, maar vaak moeten bezoekende zeilboten buiten de haven ankeren omdat er in de haven onvoldoende plaats is. Met een sightseeing bus maken we in Funchal een

toeristische toer en 's middags gaan we naar de Botanische tuin, waar ondanks het feit dat er niet zo veel meer in bloei staat, toch prachtige bomen en planten te zien zijn. Op zaterdag 17 september zeilen we naar Calheta aan de westkant van Madeira, waar ook een nieuwe marina is. Alles prachtig nieuw en prima verzorgd en op loopafstand een grote supermarkt. Met z'n vieren huren we twee dagen een auto om een tocht door het achterland van Madeira te maken. We hebben genoten van de prachtig begroeide bergheellingen, waar honderden kilometers slingerwegen door en overheen gaan. Hoewel Madeira 57 bij 22 km groot is, heb je het gevoel dat het veel groter is.

De Canarische eilanden Op dinsdag 20 september zetten we koers naar Isla Graciosa, een van de kleinere eilanden van de Canaries, ten N. van Lanzarote. Onderweg zien we in de verte de fontein van een walvis. De zeiltocht naar de Canaries (304 zeemijl) duurt ruim 54 uur. We hebben prima weer. Alleen de laatste dag neemt de wind zo af dat we motorsailen. De nachten zijn heel licht dankzij de bijna volle maan. "Je kunt de krant er bij lezen!". We ankeren in een baai bij Graciosa waar al zo'n 10-15 zeilboten liggen, vlak bij een strandje met een uitzicht op een aantal kale, dode vulkanen. Er is maar één groot nadeel aan het verblijf in die baai en

dat is de onophoudelijke harde wind. 's Nachts slapen we onrustig omdat de ankerketting bonkt. De weersvoorspelling voorspelt veel wind voor de komende dagen en daarom besluiten we naar de marina van La Sociedad te varen. Hier zijn goedkope voorzieningen op de steiger en heel vaak is er ook geen water in de douches. Als wij geld willen pinnen doet de geldautomaat het ook niet. Wij met onze passen naar de enige bank, waar ons verteld wordt dat er een stroomstoring is, waardoor de computer en de telefoon het niet doen. We hebben nog net genoeg geld om het havengeld te betalen. Niemand maakt zich druk om zaken die af en toe niet goed functioneren. "Wees blij dat de zon schijnt" is het motto. In het boek Atlantic Islands staat vermeld dat de meest geschikte tijd om vanaf de Canarische eilanden naar het Caribisch gebied over te steken begint in de tweede helft van november en duurt tot en met april. Dan is het hurricane seizoen voorbij. De afgelopen zaterdag zijn we in Arrecife op Lanzarote aangekomen. De komende twee maanden zullen we de eilanden van de Canaries bezoeken.

Margo en Allert Wiersema
a/b "Hexe".

wordt vervolgd



J&W BEZEMER BV
ZEILMAKERIJ - TUIGERIJ

Tel.: (0181) 32 56 94

Fax: (0181) 32 58 72

- Voor jachtzeilen van topkwaliteit
- Voor onderhoud, reparatie en aanpassen van zeilen
- Voor buiskappen op maat
- Voor grootzeil en voorzeil reefinstallaties
- Voor reparatie en vervanging van tuigages
- Voor vakkundig advies



Wittevrongel Sails

- Marconiweg 35
3225 LV Hellevoetsluis
bezemer.zeilmakerij@edz.nl

Bestuur

voorzitter Helius-E 220	Kees Dekker	0181-40 39 31 cdekker.rockanje@12move.nl
secretaris Kanaal 152	Pieter Voorschuur	06-51 27 19 64 p.voorschuur@planet.nl
penningmeester Kanaal 114	Kees Vink	010-59 23 749 c.w.vink@planet.nl
wedstrijdcommissaris	Kees Don	zie Wedstrijd-Jeugdcommissie
hoofdredacteur Bestek	Kees Dekker	zie voorzitter
havencommissaris	Loek Post	zie Havencommissie Kanaal
havencommissaris	Roel de Boer	zie Havencommissie Heliushaven

Havencommissie Kanaal door Voorne

voorzitter Kanaal 154	Loek Post	0252-21 39 37 lkpost@wanadoo.nl
secretaris Kanaal 103	Harry de Bruijn	0181-32 38 89 aahm.debruijn@wanadoo.nl
penningmeester Kanaal 126	Bob Dekkers	010-23 53 076 / b.g.g. 010-50 13 644 klhomam@freeler.nl
technisch commissaris Kanaal 037	Willem Smith	0181-46 16 52 of 06-24 52 37 23
coördinator zwh Kanaal 019	Erik Bastemeijer	0181-32 25 01 e.bastemeijer@worldonline.nl

Havencommissie Heliushaven

voorzitter Helius C 072	Roel de Boer	0186-61 62 02 henny-roel@chello.nl
penningmeester Helius G 307	Hans den Hoedt	010-47 52 298
technisch commissaris Helius A013	Frits d'Achard van En- schut	010- 474 84 62 fda@smithholland.nl
commissaris Helius G328	Frank van der Vlies	0181-31 57 96 piet.vd.vlies@solcon.nl
project commissaris Helius E216	Jan van Woerkom	078- 631 16 85
Coördinator zwh Helius B042	Henk Ruhl	0181-32 62 57

Administratie

administrateur Kanaal 156	Peter Naber	0181-31 00 72 fax: 0181-32 83 22
------------------------------	-------------	-------------------------------------

Havenmeesters

Kanaal	Wim Olthoff	06-33 96 23 90 Havenkantoor 0181-31 54 76 harkan@freeler.nl
--------	-------------	---

Heliushaven	Riet Ossewaarde	0181-32 46 67 0181-31 40 39 zeilschool.de.zuidwester@hetnet.nl
-------------	-----------------	--

Geschillencommissie

Helius A021	Jon Bulder	0181-48 33 38
-------------	------------	---------------

	Laban van de Klooster	0181-31 39 79
--	-----------------------	---------------

Kanaal 068	Jelmer Heins	010-42 21 228
------------	--------------	---------------

Helius B049	Jan Hooijmeijer	0181-41 31 18
-------------	-----------------	---------------

Helius H513	Gert Rotmans	010-24 40 558
-------------	--------------	---------------

Evenementencommissie

voorzitter Helius A009	Helma Don	0181-41 64 50 helma.don@cerexagri.com
---------------------------	-----------	--

Helius C 072	Henny de Boer	0186-616202 henny-roel@chello.nl
--------------	---------------	-------------------------------------

Helius E 233	Teun Baas	0180-51 32 09 tbaas@tiscali.nl
--------------	-----------	-----------------------------------

Wedstrijd-Jeugdcommissie

voorzitter Helius A009	Kees Don	0181-41 64 50 helma.don@cerexagri.com
---------------------------	----------	--

Helius E 235	Ab de Muijnck	0181-32 16 44 ab.demuijnck@hetnet.nl
--------------	---------------	---

Helius B 030	Peter de Weerd	010-22 05 811 peter.de.weerd@dnv.com
--------------	----------------	---

Kanaal 015	Arie Rijk	0181-32 37 56 arie.rijk@planet.nl
------------	-----------	--------------------------------------

Redactie Het Bestek

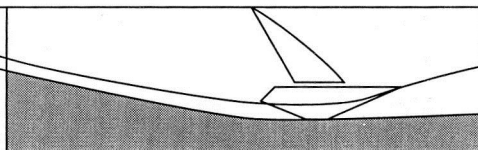
hoofredacteur Kanaal 042	Piebe Zuidema	0181-32 06 72 pzuidema1@chello.nl
eindredacteur Helius-C 73	Ria Peelen	0181-31 57 54 fax: 0181-31 57 54 riapeelen@planet.nl
redacteur Helius-F 409	Alda Langstraat	06-22 19 79 30 fritsenalda.langstraat@planet.nl
advertentie-exploitatie Helius-G 331	Flip van Spronsen	0180-61 64 14 flipvanspronsen@xs4all.nl
samenstelling Helius-F 406	Ed Stubenitsky	0181- 40 41 90 ed.e.stubenitsky@hetnet.nl
website-coördinator Kanaal 149	Peter Bos	0181-32 73 85 webmaster@wsvharingvliet.nl

Alle correspondentie of wijzigingen naar het correspondentieadres:

WSV-Haringvliet
Postbus 26
3220 AA Hellevoetsluis

Offerhaus Watersport

Westhavendijk 44
3241 LP Middelharnis



Specialist voor uw:

- Jachtschilderwerk
- Osmose-behandeling
- Polyesterreparaties
- Scheepsreparaties
- Ligplaatsen
- Winterstalling (binnen & buiten)



Telefoon 0187 - 484797 www.offerhauswatersport.nl Fax 0187 - 483566

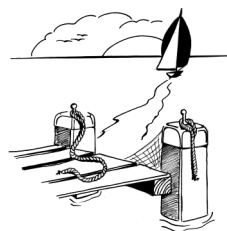
Nieuwe leden

Hattem-Olde Monnikhof M. van gezinslid
Hattem J.J.B
Hattem J.W. van jeugdlid
Hattem J.G.T. van jeugdlid
Zuidema F. jeugdlid
Leeninga J.H.J.
Veerdig M.
Velden M.K. van der
Klavers R.
Ieperen J.C. van
Ballegooijen M. van
Rijkuiters H.P.
Grinwis J.W.
Vorstenbos J.H.L.
Uffelen C.A. van
Kooijman M.
Vermaas J.J.



Geen lid meer

R.M. Van Ruijven	A.M. De Boer
J.W. Plomp	M.H. Van Rosmalen
M.X. Zuijdervelt Gezinslid	J.H. Rodenberg Sr.
R.M. Warnaar	T. Pellinkhof
J. Vugts	A.F. Van Oosterbosch
R.P. Vrij	R. Ch. Van Der Leer
Th. J. Visser	H. Kuiper
F.A.M. Verhoeven	J.W. De Koning
J. Van Der Veer	F.F. Kater
H. Trouw	G. De Jong
A. Tijhof	B. Th. Goedegebuure
L.A.J. Van Swieten	V. Gerrebrands
J. Van Spronsen Jeugdlid	H. De Bruin
R. Van Spronsen Jeugdlid	J.M. Bout



Het Bestek verschijnt 4x per jaar
Voor actuele informatie bezoek onze website
www.wsvharingvliet.nl



Veelzijdige jachtinterieurs, Ultra light uitvoeringen, Prefab meubels, Profielen, Lijstwerk, Restauraties, Teakdekken, Polyesterreparaties, Winterstalling en Schilderwerk.



Nijverheidsweg 28 - 3251 LP Stellendam
 tel. (0187) 49 12 76 fax (0187) 49 33 63
 e-mail: van.veen.jachtbouw@planet.nl

VAN VEEN[®]
 Jachtbouw



 **Hagoort Sails**TM

Service en maatwerk in jachtzeilen.

Verbreepark 11, 2731BR, Benthuizen, Tel.: 079-34 22 641, Fax: 079-34 17 981.

w w w . h a g o o r t s a i l s . n l



See Caution

MAAS WEST OUTER TSS

EUROGELL (EUROCHANNEL)

GOEREE

WALCHEREN