

WSV Haringvliet Hellevoetsluis Clubblad nr.:

155



het bestek



ReStart Jachtservice

Inbouw, verkoop, reparatie en onderhoud van binnen- en buitenboordmotoren. Ook voor uw overige technische installatie.



Bij u in de regio!

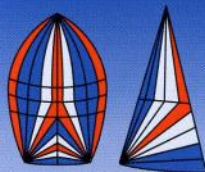
Alles voor uw scheepsmotoren.

Kom nu naar de vestiging
in de **Marina Stellendam**

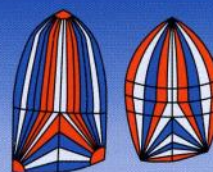
Marina Stellendam
Deltahaven 71
3251 LC Stellendam

www.restartjachtservice.nl
info@restartjachtservice.nl

Tel. (0187) 490 489
Fax (0187) 490 535
Mobiel 06.511 266 91



"HET TEAM"



IN KWALITEIT EN SERVICE



SAILMAKERS
AGENT

www.vanvlietzeilen.nl

POSTBUS 236 • 3240 AE MIDDELHARNIS • WESTHAVENDIJK 10
TEL 0187 - 483790 • FAX 0187 - 486810 • info@vanvlietzeilen.nl



155

januari 2010

Het Bestek

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

Correspondentieadres:

Postbus 26,
3220 AA Hellevoetsluis
Girorekening 70 81 60
t.g.v. WSV Haringvliet

Redactie:

zie adressenlijst

Ereleden:

J.H. Stam
J. Schutter
H.G. Geist
J.H. Dekker
S.C.J. van Hagen
L. van der Klooster
H.G. Sasz
G. Engler
F. Keller
C. Dekker
F. d'Achard van Enschat

Omslagontwerp

Bart van Leeuwen
Jan Looy

Druk

drukkerij Kranse Sommelsdijk

Niets uit deze uitgave mag op enigerlei 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	4
Lopende agenda	5
Oproep	
Bestuursmededelingen	6
<i>Tarieven WS Haringvliet per 1 januari 2010</i>	
Kort uit de najaarsledenvergadering	12
Even voorstellen	15
<i>Jesse van Hove</i>	
Nieuws uit het Kanaal	16
Hoe een ongelovige bijgelovig werd of hoe box 13 box 12a werd	18
Nieuws uit de Heliushaven	21
<i>Lijst van Zelfwerkzaamheid</i>	
Nieuws van de Jeugdcommissie	24
Zeiland naar warmere streken (1)	26
Aquakidzzzzzzz	33
Nieuws van de Evenementencommissie	40
WSV-Haringvliet present bij NCK 2009	42
BoekenBoot	44
<i>Aarden op Zout</i>	
<i>Schip Ahoy!</i>	
Interview met leden	46
Ledenservice	51
<i>Hoed u voor de zwarte brigade!</i>	
<i>Varen doe je samen</i>	
<i>Algemene Gedragscode voor de Watersporter</i>	
<i>Verzet tegen Deltahulpverbod voor Post Ouddorp</i>	
Een passende naam voor uw boot (3)	56
Uit de regio	62
<i>Renovatie brug over de Haaven</i>	
<i>Het voormalige marinehospitaal, gebouwd eind 17^{de} eeuw, door brand onherstelbaar verwoest</i>	
De Noorse westkust	66
Adressen	73
Bestuursmedeling	76
Nieuwe leden/geen lid meer	76

Sluitingsdatum Bestek 156 :

1 maart 2010

Van uw redactie

Winter, vanuit onze woonkamer zie ik maar weinig witte zeiltjes op het Haringvliet. In het weekend wil dat gelukkig nog wel eens anders zijn: er worden aardig wat winterwedstrijden gezeild en hier en daar zeilt een enkele diehard in z'n uppie rond. Ik verlang op zo'n moment naar Oud en Nieuw aan boord.



Een aantal jaren geleden vierden we Oud en Nieuw op onze boot in Willemstad. Er lagen maar weinig boten langs de kade. De *Eva Maria* bleek de enige gastzeilboot.

Wat mij opviel was dat de Havenmeester op zijn fietsje binnen de kortste keren een praatje kwam maken. Hadden we behoefte aan drinkwater? We moesten het maar zeggen, hij zou er direct voor zorgen dat er weer water uit de kraan zou stromen. Wilden we een warme douche nemen? Hier hadden we zijn mobiele nummer dan kon hij ons direct van dienst zijn. Natuurlijk inde hij gelijk het liggeld. Dan konden we vertrekken wanneer we wilden, makkelijk toch?

Op een motortjalk werden olieballen gebakken en vanaf een Doerak werd ons glühwein aangereikt. Het was enorm gezellig. We lagen met de *Eva Maria* recht tegenover de brede hoofdstraat en bijna recht tegenover een kroeg. De hele avond was het vrij rustig. Tegen elfen druppelden de stamgasten binnen. Het werd zo druk dat de kade tussen de boten en de kroeg bezaaid was met drinkende en luidruchtig kletsende jongelui. Vanuit het stuurhuis bekeken we de boel, natuurlijk ook met een glas en wat lekkere hapjes, waaronder de olieballen van onze burens, binnen handbereik. We hadden een achtergrondmuziekje opgezet, maar de stemmen op de kade overstemden dit uiteindelijk totaal.

Om twaalf uur werd in de brede hoofdstraat vuurwerk af- en een oudejaarsvuur aangestoken. Vanuit onze kajuit konden we alles

prachtig zien. Het was veel, erg veel: een groot vuur, harde knallen, prachtige kleuren en schichtige bliksemschichten. Dit duurde een hele tijd.

Alle bootbewoners waren ondertussen de kade opgeklauterd en wensten elkaar **een goede vaart** voor het komende jaar. De jongelui uit de kroeg zwaaiden enthousiast naar de bootjesmensen en riepen ons welgemeende gelukwensen toe. De sfeer was uitstekend! Je kunt het nieuwe jaar niet beter beginnen! Tot onze verbazing werd er rond een uur of half twee 's nachts een hoeveelheid bezems en vuilniszakken uit de kroeg gehaald. Een grote groep jongelui (jong, maar zeker niet lui) gingen vegen.

Binnen de kortste tijd was de brede straat en de kade voor het grootste gedeelte aangeveegd. Het was niet meer mogelijk dat de wind vat op de vuurwerkrommel zou kunnen krijgen. We zagen de Havenmeester voorbij lopen. 'Tevreden?', riep hij. 'Nog verdere wensen?' De hele verdere nacht hoorden we de jeugd het onvolprezen. 'De Brabantse nachten zijn lang' zingen. De ene na de andere groep liep zingend en juichend langs de boten op de kade.

Die nachten zijn echt lang, dat hebben we ervaren, we deden geen oog dicht. Pas tegen de ochtend vielen we in slaap. Tijdens de brunch klopte de Havenmeester op de boot. 'Nog kunnen slapen? Hier jullie liggeld van de afgelopen nacht terug. Afgelopen nacht kan ik geen overnachting noemen. Gelukkig Nieuwjaar!' en weg fietste hij weer.

Terug naar Van uw Redactie, want dat ging ik schrijven. In Bestek 155 zeilen we met Roel de Boer en Cees Kegel mee naar warmere streken. Dat je daar het een en ander voor over moet hebben, blijkt weer.

Flexibiliteit, incasseervermogen, doorzettingsvermogen, improvisatietalent en vooral zeilfanatisme doen wonderen. Ook al zijn we van alle gemakken (plotter, rolreef, verwarming en douche) voorzien de natuur kunnen we niet dwingen.

Verder verhaalt Jan-Pieter Flohil over zijn en Riets wens West-Noorwegen te bezeilen. Waar een wil is, is een weg, toch? Amelie

Dekkers is ondertussen bijgelovig geworden. Kunnen we ons dat bij Amelie Dekkers voorstellen? Ik niet, maar als ik zo haar verhaal lees, dan.....

En wat denkt u van Nico Schouten? Je zou toch bijgelovig moeten worden, of je dat nu wilt of niet! In de Vesting van Hellevoetsluis is het er 26 november 2009 behoorlijk heet aan toegegaan. De historische Vesting heeft een knauw opgelopen. Het is maar dat u hier op voorbereid bent!

Dit keer bevat de Ledenservice vele zaken die besproken moeten worden: het ge- en niet-gebruik van Kanaal 25 in onze Regio,

de "zwarte brigade" in o.a. Frankrijk en het beloofde antwoord van de Watersportinstanties aan de minister van Recreatie. Wat dit laatste betreft: Hoed u nog steeds voor de Taskforce!

Hiernaast vragen we uw aandacht voor de vermissing van de scheepskat van de *Pietje van Kan*, het interview met de bemanning van deze in aanbouw zijnde Goeree, onze gebruikelijke artikelen, het alom gewaardeerde Kort uit de Ledenvergadering en natuurlijk onze geliefde WSV Haringvliet zelf en alles waar onze vereniging mee te kampen heeft. We rekenen op U!

Ria Peelen.



Van uw voorzitter

De periode rond de jaarwisseling is vaak een moment van overpeinzing. Vooral als de regen in vlagen tegen de ruiten klettert, is een luie stoel in een aangenaam verwarmd huis een betere plek dan aan het roer kruisend tegen de wind.

We dwalen met onze gedachten langs het afgelopen jaar: onze zeil- of vaartochten, ontmoetingen, leuke en minder prettige ervaringen en, en, en. Als vanzelf blikken we vooruit: welke bestemming wordt het dit jaar, wanneer en wat moet er nog gebeuren? Zo ook bij uw voorzitter.

Het afgelopen jaar is in allerlei opzichten wisselvallig geweest. Begin dit jaar hadden we nog te maken met een dreigende uitzetting uit het Kanaal. Nadat we met de Gemeente in rustiger vaarwater waren gekomen hebben we kunnen genieten van een heerlijke zomer. Nu aan het eind van het seizoen moet aan de boot en aan de havens weer onderhoud gepleegd worden. Ook staan we voor ingrijpende keuzes die voor het Kanaal gemaakt moeten worden. Wat wordt de indeling van de havens, het aantal en de grootte van de boxen? Willen we wel of geen vingerpieren en, heel belangrijk, wat zijn de kosten? De leden die de Najaars-ALV hebben bezocht hebben al een idee kunnen krijgen hoe de nieuwe haven in het Kanaal eruit kan komen te zien. Dit jaar zijn binnen de vereniging weer vele activiteiten georganiseerd, waarin voor iedereen wel iets te vinden was. Ik noem de Havendag, de openingstocht, een barbecue, een gelijke finishrace, teamzeilen en diverse spontane activiteiten van de leden zelf. Ik heb zelfs leden betrappt op een onkruid-pluk-party. Hiermee bedoel ik geen illegale wietplantage!! Het door de gezamenlijke verenigingen georganiseerde jeugdzeilen was zo succesvol dat een wachtlijst nodig was. De Combiwedstrijden voor jeugdzeilers uit de regio trok-



ken maar liefst zo'n 150 deelnemers en het jeugdweekend was volgens de deelnemers 'helemaal top'. Toch is er af en toe ook kritiek en dat moeten we ook kenbaar kunnen maken. Niet iedereen stelt elke activiteit op prijs of acht deze noodzakelijk. Dit is logisch, maar ik ben van mening dat bij een vereniging ook een vorm van solidariteit hoort. Per slot van rekening runnen we de vereniging met elkaar en voor elkaar. Dit gegeven laat zich het best zien in de Heliushaven, waar een aantal leden, boven hun gewone inzet, zich drie slagen in de ronde werkt om een hoge kwaliteit voor elkaar te krijgen. Daar hebben we allemaal profijt van. Ook in het Kanaal staan leden te trappelen om voor ons de nieuwe haven gestalte te gaan geven.

De Blauwe vlag is aangevraagd, de plannen voor het Kanaal nemen vaste vorm aan en met het 50-jarig jubileum in 2011 is weer genoeg te doen. Ik wil iedereen hartelijk bedanken voor zijn/haar inzet van het afgelopen jaar. Rest mij iedereen een goede jaarwisseling en een gezond 2010 toe te wensen en degene onder u die niet in winterslaap gaan wil ik van harte uitnodigen eens in de *Bonte Os* te komen bijpraten.

Ad Brinkman.

Lopende agenda

januari

31 januari bijpraten in de *Bonte Os* 14.00 uur - 17.00 uur.

februari

28 februari bijpraten in de *Bonte Os* tijdens en na een strandwandeling 12.00 uur– 17.00 uur

maart

26– 27 maart boten in het water
28 maart bijpraten *Bonte Os* 14.00 uur - 17.00 uur

april

9-10 april boten in het water
17 april opruimen van de stallingsruimte 10-13 uur

mei

8-9 mei openingstocht

De kalender van zeilwedstrijden op het Haringvliet is te vinden op de website van de stichting Haringvlietwedstrijden

www.haringvlietwedstrijden.nl



Oproep

Wat gebeurde er met de scheepskat van de Pietje van Kan?

Begin oktober is de grote zwarte scheepskat van de *Pietje van Kan* spoorloos verdwenen. Naar verluidt heeft iemand het lichaam van een dode kat gezien aan de buitenkant van de Heliushaven.

Zou degene die daar enige informatie over heeft contact willen opnemen met ons?

We willen heel graag enige zekerheid over het lot van onze kat.

Marleen en Frans Vanderwildt a/b Pietje van Kan, C-steiger Heliushaven

Bestuursmededelingen

Tarieven WS Haringvliet per

1 januari 2010,

vastgesteld door de Algemene Leden Vergadering op 26 november 2009



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 zelfwerkzaamheid + parkeergeld jol

Lidmaatschap		bedragen in €
Lidmaatschap gewone leden		67,20
Lidmaatschap jeugdleden (t/m 18 jaar)		25,25
Lidmaatschap gezinsleden (v.a. 19 jaar)		24,20
Liggelden Kanaal		
Vastrecht voor alle boxen		231,--
Liggeld per m ² schip voor alle boxen		11,90
m ² worden afgerond op hele m ² naar boven		
Jollen op de kant		56,--
Overwinteren in het Kanaal (1 oktober t/m 31 maart)		85,95
door leden uit de Heliushaven		
Liggelden Heliushaven		
Vastrecht bij boxbreedte	≤ 3,00 m	341,--
	> 3,00 m, maar ≤ 3,50 m	382,--
	> 3,50 m, maar ≤ 4,00 m	431,--
	> 4,00 m, maar ≤ 4,50 m	470,--
	> 4,50 m	495,--
Toeslag op vastrecht bij vingerpier	≤ 3,00 m	35,40
	> 3,00 m	50,--
Liggeld per m ² schip voor alle boxen		8,61
m ² worden afgerond op hele m ² naar boven		
Jollen op de kant		
jol zonder trailer		55,70
jol met trailer		87,20
catamaran zonder trailer		116,60
catamaran met trailer		140,70

Zelfwerkzaamheid

Leden en jeugdleden met een vaste ligplaats of een vastrechtbox, evenals zij die gebruik maken van een wisselende ligplaats (zwerfplek) 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: 336,--

Toeristenbelasting

Voor leden met een vaste ligplaats, woonachtig buiten Hellevoetsluis per jaar	18,20
Voor niet vaste ligplaatshouders per overnachting, per persoon (met een maximum van € 18,20 per jaar)	0,65
Inschrijving als lid, inschrijving op wachtlijst en toewijzing box	
Inschrijving als gewoon lid (eenmalig)	250,--
Inschrijving op wachtlijst	70,--
Leden die hun box opzeggen kunnen gratis op de wachtlijst geplaatst worden.	
Weer ingeschreven worden na eerste maal weigeren van toegewezen box	70,--
Weer ingeschreven worden na nogmaals weigeren van toegewezen box	140,--
Toewijzing box (eenmalig bij toewijzing vaste ligplaats)	140,--

Restitutie en berekening van contributie voor minder dan een heel kalenderjaar

Lidmaatschap, zelfwerkzaamheid en forfaitaire toeristenbelasting worden altijd per kalenderjaar berekend.

Liggelden worden altijd per half kalenderjaar verrekend, dat wil zeggen bij wijziging van de scheepsmaten of toewijzing van een box of jollenplaats tussen 1 januari en 1 juli wordt een heel jaar verrekend en tussen 1 juli en 1 januari een half jaar.

Voor lidmaatschap, zelfwerkzaamheid en toeristenbelasting geldt geen restitutieregeling.

Bij opzeggen van een vaste lig- of jollenplaats tussen 1 januari en 1 juli wordt de helft van het liggeld geresti-tu-eerd.

Bij opzeggen in januari na ont-vangst van de rekening blijft u dus gehouden de rekening te voldoen.

Bij opzeggen na 1 juli volgt geen restitutie.

Een aanvraag voor restitutie moet altijd gedaan worden voordat het betreffende tijdvak is ingegaan.

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.

Opzeggen

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

Passanten

Leden kunnen 1 nacht in de week gratis overnachten. Vooraf melden bij de havenmeester. Het lidmaatschap kenbaar maken door middel van het clubvaantje.

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 enkelromp-schip. Catamaran 150 %, Trimaran 200 %.

<u>Kanaal</u>	's zomers (1 april tot 1 oktober)	1,25
	's winters	0,75

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)	1,25
	's winters	0,75

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.

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. In uitzondering hierop kunnen schepen in het Kanaal gebruik maken van de afspuitvoorziening op het werkvlot.

Borg sleutels hogedruk afspuitunit 7,50

Sleutels retour havenmeester 5,00

(€ 2,50 wordt betaald voor betaling en onderhoud hogedruk afspuitunit, en het drinkwaterverbruik)

Sleutels

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

Heliushaven borgsom “sep-key” voor toegangshek/toiletgebouw. Per stuk 40,--

Ingrijpen door de Havenmeester bij ondeugdelijk gemeerde schepen

Aansluitend aan het gestelde in art. 17 van het Havenreglement, zullen in voorkomende gevallen aan de eigenaar van het desbetreffende schip de volgende kosten in rekening worden

gebracht: een vast bedrag ter grootte van de contributie voor een gewoon lid van het jaar waarin het feit heeft plaatsgevonden (voor 2008 € 67,20 vermeerderd met de eventuele materiaalkosten, bijv. door de havenmeester aangebrachte nieuwe landvasten).

Verenigingsvaantjes

Verkrijgbaar bij de havenmeester. Per stuk 5,00

Verenigingsstickers

Verkrijgbaar bij de havenmeester. Per set van drie 2,00

Verenigingsstropdassen

Verkrijgbaar bij de havenmeester. Per stuk 8,00

Winterberging 2009-2010

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.

Maximaal te tillen gewicht 10 ton

Te verhuren bokken moeten zijn goedgekeurd door de WSVH.

Bedragen inclusief BTW.

Kraan tarief per boot in/uit het water 133,-

Handelingen langer dan 30 min. Per kwartier 33,50

Mast demonteren/monteren per kwartier 33,50

Verhuur blokken gedurende de gehele periode:

Kleine bok 52,50

Middelgrote Bok 78,50

Grote Bok 104,50

Vergoeding kraangebruik , bokverhuur, wordt direct verrekend met Fa. Aqua-Jet.

(Bovenstaande bedragen werden in het najaar 2009 overgenomen uit de tarieven 2009-2010 van de Fa. Aqua-Jet.)

Stageld per m scheepslengte over alles

Enkelrompschip 11,55

Catamaran 17,35

Trimaran 23,10

Milieutoeslag per m lengte over alles 1,80

Coördinatiekosten per m lengte over alles 2,20

Boete bij het niet opruimen na afloop winterberging 50,00

Vergoeding bij niet aanwezig zijn op afgesproken tijdstip 60,0

Mastenberging voor masten tot 14 m 35,00

overige 50,00

Vergoeding voor het niet voor 30 april door de eigenaar zelf verwijderen van de mast van het 60,00

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

“Knippen & scheren” voorjaar 2010

Alleen voor leden mogelijk in de Heliushaven van medio april t/m 30 april. Vooraf inschrijven bij de havenmeester.

Bedragen inclusief BTW

<i>Kraantarief per boot in/uit het water</i>	<i>166,50</i>
<i>Handelingen langer dan 30 min.per kwartier</i>	<i>41,50</i>
<i>Mast demonteren /monteren per kwartier</i>	<i>41,50</i>
<i>Verhuur Bok</i>	<i>26,50</i>

Vergoeding kraangebruik wordt direct verrekend met Fa. Aqua-Jet.

(Bovenstaande bedragen werden in het najaar 2009 overgenomen uit de tarieven 2009-2010 van de Fa. Aqua-Jet.)

Stageld

Knippen & scheren 1 ^e week	33,50
Knippen & scheren 2 ^e week	16,75
Milieutoeslag per m lengte over alles	1,80
Coördinatiekosten per m lengte over alles	2,20
Boete bij het niet opruimen na afloop van knippen en scheren.	50,00

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 wanneer zij na de eerste herinnering niet hebben betaald.

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 royement en zal tot invordering via gerechtelijke weg worden overgegaan. Tevens zal het bestuur overwegen het lidmaatschap te ontzeggen.

De mogelijkheid bestaat de rekeningen die eind december verstuurd worden ook per email te ontvangen. Het te betalen bedrag per rekening wordt dan verhoogd met € 10,-. Leden kunnen in januari bij de Administrateur hierom verzoeken.

Hans Ploeg, penningmeester

SP Systems

SP ECIAAL 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
Overschieweg 2 (bij Hoge Brug)
Overschie - Rotterdam
(010) 415 91 31

Offerhaus Watersport

Uw specialist voor: > *jachtschilderwerk*
> *osmose-behandeling*
> *polyesterreparaties*
> *scheepsreparaties*
> *ligplaatsen*
> *winterstalling (binnen en buiten)*

Westhavendijk 44
3241 LP Middelharnis

tel.: 0187 - 48 47 97
fax: 0187 - 48 35 66

info@offerhauswatersport.nl
www.offerhauswatersport.nl

Kort uit de Najaarsledenvergadering, een persoonlijke impressie



Het nut van ereleden.

De vergaderingen van ons cluppie zijn leuk; het is een genot om ze bij te wonen. Ik raad iedereen aan om voortaan van de partij te zijn.

Hoewel de vergaderingen heel bezadigd beginnen en de agenda keurig wordt gevolgd, gebeurt er altijd iets dat buiten het protocol valt: Ad slaat agendapunten over, een lid verkondigt een stellige mening en blijkt daarin volledig alleen te staan, er wordt met woorden gespeeld en de sfeer wordt steeds meer ontspannen. Koffie vooraf, een drankje tussendoor en ter afsluiting nog een gezellig samenzijn met nog een drankje. Kortom, een “avondje uit” met een goed opgevoerd stuk. Er zijn saaiere voorstellingen en.....een generale repetitie hebben ze niet nodig. Elke keer probeer ik, en slaag daarin met wisselend succes, van zo'n “avondje uit” verslag te doen zonder het werk van de secretaris geweld aan te doen. Die moet immers een echt verslag maken. Bovendien hebben we een “nieuwe”, Jesse van Hove, en die moet ik zeker niet de eerste keer al het gras voor de voeten wegmaaien. Ad is overigens erg blij met hem. Hij stond bijna te juichen en smeekte ons om vooral in te stemmen met de voordracht.

Dat deden we natuurlijk met luid applaus, want Ad iets weigeren doe je gewoon niet. Ik heb WSV Haringvliet weleens vergeleken met een bruisend en innovatief bedrijf en

vanavond bleek dat weer terecht te zijn. Nu het akkoord met de gemeente rond is, zijn de bouwplannen alweer op tafel gekomen. Nog niet helemaal klaar, maar wel voortvarend en visionair.

Na wat discussie rond parallelle aanleg of dwars, lange steigers of compacte opzet, dwars op de stroom, waarvoor toestemming gevraagd moet worden en nog veel meer planologische dilemma's, werd door één van de leden gesuggereerd, dat we maar eens moesten gaan nadenken over samenwerking met WSV de Waterman en WSV Hellevoetsluis. Die discussie werd snel de kop ingedrukt met het “identiteitsargument” en “hoe verreken je dat”, maar ik denk eerlijk gezegd, dat onze bestuurders allang weten, dat we dit nooit door de Europese Commissie heen gaan krijgen.

We moeten niet denken, dat nu Nelië weg is, we ineens aan kartelvorming kunnen gaan doen. We hebben nog een “nieuwe”, de penningmeester Hans Ploeg. Hans is nog niet helemaal in “balans”, maar geeft een solide indruk.

Fijntjes wordt opgemerkt dat het niet te hopen is dat onze vorige penningmeester, die eerder de “Zalm” van de WSVH is genoemd, net als de echte, “lijken in de kast” heeft achtergelaten. We hebben overigens allemaal gratis een cursus boekhouden gekregen.

De discussie over het boeken van afschrijvingen op de grond en het boeken van de energierekening was uitermate boeiend en een echt hoogtepunt en veel geleerd! Ook is er besloten om de liggeldtarieven in de Heliushaven met 5% te verhogen.

In dit verband is het aardig om te weten dat er een voorstel komt om de tarieven voortaan te indexeren oftewel met het algemeen prijsniveau mee te laten bewegen. En wij maar hopen dat de deflatie doorzet.

Ad had ook nog een ingezonden brief over de campers op het parkeerterrein. Ik heb dat denk ik niet zo goed begrepen.

In die brief aan het Bestuur vraagt de schrijver om beleid te formuleren over het parkeren van campers op ons parkeerterrein.

Het was me niet helemaal duidelijk of het om een klagend lid ging 'weg met die campers, het is hier toch geen camping!' of een eigenaar van een camper 'het is toch gewoon een vervoermiddel en ik heb hier toch

een boot liggen waar ik naar toe moet!'. Enfin, voortaan moeten die campers maar gewoon naar de camping.

Later op de avond werd afscheid genomen van Teun Baas van de activiteitencommissie. Hij wordt tegenwoordig Teun Davids genoemd. Hij blijkt nu weer terug te willen komen als hulpje voor het organisatiecomité van het 50-jarig jubileum in 2011. Teun schijnt een camper te hebben, tenminste dat werd gezegd, toen hij zijn afscheidscadeau, een gevulde enveloppe, in ontvangst nam. Zou hij het zijn? En zou er misschien in die enveloppe een parkeervergunning voor een camper hebben gezeten? Ik ga dat tot op de draad uitzoeken.

En dan Felix Keller... Als een feniks rees hij op uit zijn stoel.

Het maakte niet uit wat hij zei, het effect was hoe dan ook overdonderend. Luid applaus werd hem toebedeeld. Onze held! In nog



geen 30 seconden had hij ons overtuigd dat investeren in de jeugd nooit afgezet kan worden tegen het geld dat daarmee gemoeid is.

Wie de volgende keer nog daarover durft te beginnen krijgt met Felix te doen. Felix hoeft niet boos te kijken, Felix hoeft niet te

schelden of boze woorden te gebruiken. Felix hoeft alleen maar op te staan! Felix, met recht een geacht (ere-)lid.

Flip van Spronsen.



JUWELIER **HOOGVLIET**
sinds 1840

EDOX
Maitre Horloger - Les Genevez
depuis 1884



Voorstraat 37 Brielle T 0181 413461 | www.juwelierhoogvliet.nl



**UK-HALSEY - DE VRIES SAILS,
EEN WERELDCOMBINATIE
IN ZEILEN!**

**SPECIALIST IN
HET MAKEN
VAN CANVAS
ARTIKELEN**

UK-Halsey - De Vries Sails Stellendam
Deltahaven 75
3251 LC Stellendam

Telefoon (0187) 49 93 38
Offerte-aanvraag: stellendam@devriessails.nl

DEVRIES SAILS **UK HALSEY**

ALLE TELEFOONNUMMERS EN ADRESSEN: WWW.DEVRIESSAILS.NL

Even voorstellen

*Jesse van Hove, D 106,
Marieholm IF, Svanhild.*

Als kers(t)verse secretaris wil ik me graag even voorstellen.

Mijn naam is Jesse van Hove en ik ben sinds negen jaar lid van onze vereniging. Madelon, onze dochter Floortje en ik wonen in Nieuwenhoorn. De boot ligt dus lekker dichtbij. Mijn ouders zijn met zeilen begonnen toen ik een jaar of zes was. Eerst op het Hollands Diep en in de Biesbos. Later zijn we naar Friesland verhuisd en werd er gevaren op de Friese meren, het IJsselmeer en de Waddenzee. Nu zeil ik meestal op het Haringvliet en af en toe een weekend in Zeeland. Vroeger heb ik wat wedstrijden gevaren, maar eigenlijk ben ik meer een toerzeiler.

De functie van secretaris lijkt me een leuke manier om meer betrokken te zijn bij onze vereniging en een bijdrage te leveren aan het grote geheel. Het bruist van de activiteit: de herinrichting van het Kanaal, het onderhoud van de Heliushaven, het jeugdzeilen, de wedstrijden en toertochten, en ons 50-jarig bestaan maart 2011. Daarom doe ik hier meteen een beroep op jullie:



Laat van je horen als je ideeën, tips, vragen of opmerkingen hebt!

Tot ziens en alvast een mooi vaarseizoen toegewenst,

Jesse van Hove, uw nieuwe secretaris.



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

Nieuws uit het Kanaal

Beste watersportvrienden en vriendinnen, Zaterdag 28 november kregen wij de schrik van ons leven. Tijdens de zelfwerkzaamheid is Nico Schouten, na een korte pauze op zijn schip, te water geraakt. Weliswaar haast verdoofd door het intens koude water wist hij zichzelf op een paar draagbalken van een steiger te worstelen.

Bob Dekkers was in de buurt die zijn roep om hulp heeft opgemerkt. Met hulp van Martijn van Ballegooijen en toegesnelde hulpdiensten is Nico behoorlijk onderkoeld naar het ziekenhuis in Spijkenisse gebracht.



Gelukkig is het allemaal goed afgelopen, maar de noodkreet had zeker niet veel later opgemerkt moeten worden! Ongelukken zijn nooit te voorkomen, maar er zal in het Kanaal extra kritisch gekeken worden naar veiligheid. Gedacht wordt dan aan voldoende mogelijkheden om aan de wal te komen en het werken in groepsverband om elkaar in ieder geval goed in de gaten te houden.

In deze periode wordt de herindeling van de haven in het Kanaal door Voorne uitgedacht. Wanneer dit is vastgesteld zullen de aangemelde vrijwilligers worden uitgenodigd voor een bespreking voor hun mogelijke inzet in het bouwproces.

Het bouwteam dat daaruit volgt zal keuzes maken over de techniek, bepaling van nieuwbouw, hergebruik en de calculatie van de diverse opties.

De vroegste start van de bouwactiviteiten zal zijn in de winter van 2010 op 2011.

Tijdens de najaarsvergadering is de voortgang van de herindeling van het Kanaal gepresenteerd.

Er kwamen hier twee varianten naar voren: de variant met T-steigers haaks op de vaarrich-

'Ik dacht dat ik doodging'
Zeiler Nico Schouten (70) blijkt terug op bijna fatale val

ROTTERDAM • De 70-jarige Nico Schouten werd zaterdag zwaar onderkoeld uit het water van de Hellevoetsluis jachthaven gered. Hij vocht drie uur lang voor zijn leven. „Dit is het dan, dacht ik.“

BARBARA DE JONG

Nico Schouten zit er ontspannen bij in zijn woning met uitzicht over de Maas. Hij vertelt naar de Rotterdammer dat hij nu rustig kan genieten van de Hellevoetsluis jachthaven. Het Kanaal is vlotter. Natuurlijk, iedere winter valt wel eens, varen Schouten. Maar het laatste was op zaterdag 28 november. Hij was met zijn boot op de Maas. Hij was met zijn boot op de Maas. Hij was met zijn boot op de Maas. Hij was met zijn boot op de Maas.

« Gelukkig droeg ik geen kaptaarsen. Die vallen zich gelijk met water en dan was ik hartstikke dood. »

Nico Schouten

de kracht om hulp te roepen. Maar mijn hart bleef niet goed. Wat een geluk is.

Uitendelijk wordt zijn groep gered door de Spijkenisser Martijn van Ballegooijen, die met een achtmeter lijn in werking zat om hem uit het water te halen. „Ineens allemaal bekende stemmen. Het leek wel of de Dierin opstapten kwamen,“ zegt Schouten. Versmaal in de ambulance wordt hij te volle geïntubuleerd en onder een dekking geplaatst om zo veel mogelijk op te verwarmen te kunnen. „Hij bleef maar in de coma. Het was maar 20 graden, ik lag helemaal te trillen. Er moesten nu acht mensen verspreiden, dat moet ik wel. De paars kwam om de proeltoestel waken en er kwam een draagbalk over het ste-

Nico Schouten behield een paar bezwaarsmomenten na zijn val.

De zwaarte van het geval was toen dood nog niet in orde. „Hij bleef maar in de coma. Het was maar 20 graden, ik lag helemaal te trillen. Er moesten nu acht mensen verspreiden, dat moet ik wel. De paars kwam om de proeltoestel waken en er kwam een draagbalk over het ste-

hartstikke gebed. Maar overtuigd dat ik hierdoor niet zou overleven. Inderdaad gaat een dood natuurlijk. Maar ik wil nog even zien.“

De zwaarte van het geval was toen dood nog niet in orde. „Hij bleef maar in de coma. Het was maar 20 graden, ik lag helemaal te trillen. Er moesten nu acht mensen verspreiden, dat moet ik wel. De paars kwam om de proeltoestel waken en er kwam een draagbalk over het ste-

bron: AD

ting en de optie het ontwerp met de steiger parallel aan het Kanaal.

De variant met T-steigers haaks op de vaar- richting heeft de volgende **voordelen:**

voldoende manoeuvreerruimte, schepen liggen met kop of kont in de overheersende windrichting.

Nadeel: minder ligplaatsen en naar verwachting duurder.

De variant met twee lange steigers.

Voordeel: meer ligplaatsen en naar verwachting goedkoper.

Nadeel: krappe manoeuvreerruimte, schepen liggen dwars op de overheersende wind- richting, schepen liggen dwars in het vaar-

water (een punt voor de waterbeheerder “Brielse Dijkkring”), lange steigers kunnen een bezwaar omtrent veiligheid en toeganke- lijk voor hulptroepen zijn (punt voor brand- weer en ambulance personeel).

Tenslotte hebben wij nog een vacature voor secretaris. Zeker vanwege de toegenomen steigeractiviteiten is deze functie belangrij- ker dan ooit.

Het wordt iemand die geschiedenis gaat schrijven. Wie wil dat niet!!! Zorg dus dat u zich als eerste weet aan te melden.

Wij wensen u een goede winter!

Namens Team Kanaal, *Martin Veerdig*.



DIESELSERVICE BV

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

- voortstuwingsinstallaties
- 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

Hoe een ongelovige bijgelovig werd of hoe box 13 box 12a werd

Enige tijd geleden heeft er in een watersportblad een reeks artikelen gestaan over bootjesmensen die in een box lagen met boxnummer 13. Tevreden mensen altijd en waarom ook niet.

Daar was ik het helemaal mee eens tot wij zelf in box 13 terechtkwamen.

In 2003 kochten wij een ander, groter, schip en kregen daarom een andere box toegewezen in het Kanaal, vlak bij onze vorige ligplaats en lekker dicht bij het Havenkantoor. De boxbreedte was echter nogal krap en omdat we een stootrandloos schip hebben was dat zeker bij de overheersende dwars inkomende wind niet prettig. Na enige jaren kwam er een betere plek vrij, met de kop in de wind, maar deze plek had als nadeel dat er zo weinig manoeuvreerruimte was dat er bij het uitvaren altijd een hulplijn noodzakelijk was en dus verkasten we naar de huidige ligplaats een paar plekjes verderop. Prima plek deze box, vonden wij, zonder enige aandacht te schenken aan het boxnummer. Misschien hadden we dat toch moeten doen, want sinds die tijd hebben we namelijk nog maar weinig onbekommerd kunnen varen.

Het 1e jaar in box 13 ging het al gelijk mis. Omdat er ruimte gemaakt moest worden voor een vuilwatertank moest de dieseltank verplaatst en daarmee ook gelijk vervangen worden. RVS werd kunststof. De mallen hiervoor werden in januari ingeleverd en het geheel zou zes weken later klaar zijn. Het werd uiteindelijk een tranendal. De leverancier had zich verkeken op het karwei en ondanks dat we er bovenop zaten werd de tank pas een week voor onze vakantie in juni afgeleverd. Dus zaten we in de eerste vakantieweek nog volop te sleutelen. Toen we uiteindelijk weg konden stond er buiten op zee NW7 pal tegen en besloten we binnendoor noordwaarts te tuffen.

Nu hebben wij een aluminium schip en daarbij moet je alert zijn dat er geen lekstroom via de huid loopt, want dan lost je schip op en dat kan soms heel snel gaan. Of dit het geval is, kun je controleren met een lekstroommeter die in ons geval aangeeft of er lekkage is en zo ja of dat veel of weinig is. Tot nu toe hadden we hiermee nog nooit enig probleem gehad en het was ook volkomen toevallig toen ik ter hoogte van Gouda een keer de knop indrukte en tot mijn grote schrik ontdekte dat alle 10 de LED lampjes knalrood waren. Nader onderzoek wees uit dat dit iets met de motor te maken had, want zodra de motor elektrisch helemaal werd afgesloten was er geen probleem meer.

Met angst in het hart toch maar doorgevaren met het idee: we zijn een zeilboot en motoren zo min mogelijk. Uiteindelijk, na vanaf Enkhuizen over dezelfde boeg te hebben gevaren, bij Kornwerderzand aangekomen waar we door wilden naar de Wadden.

De motor werd gestart om de sluis in te varen, en nee hoor, geen koelwater! Hoe kan dat nu weer. Met veel geluk net een steiger kunnen bereiken en vervolgens aan het sleutelen gegaan. Bob verving de impeller die door de hitte onbruikbaar was geworden en had maar één verklaring: door het langdurig over één boeg varen was het koelwater uit de leiding gelopen.

Nu hadden we wel vaker langdurig over één boeg gevaren, maar dit was ons nog nooit overkomen. Ik had, zeker gezien het elektrisch lek, dat op zout water door een betere geleiding alleen maar groter zou zijn, er niet

zo veel zin meer in en stelde voor terug naar Hellevoetsluis te gaan en eerst maar eens dat probleem op te lossen.

Aldaar werd er een professioneel technicus ingeschakeld, die na uren meten niets kon vinden. Daarna hebben Bob en Peter Naber alle bedrading van de motor gehaald en alleen maar kunnen constateren dat deze echt geheel geïsoleerd was van de huid. Na herstel van de bedrading was er op zoet water geen lekstroom meer, maar nog wel steeds op zout.

De daaropvolgende winter de kant op voor wat onderhoud. We stonden buiten, want binnen was niet nodig. Helaas ontdekte Bob op de huid aan de binnenkant wat corrosieplekjes met name onder de koelkast. We vermoeden dat dit gekomen is doordat bij de vorige eigenaar vuil dooiwater uit de koelkast daar langdurig heeft gelegen. Volgens de werfbaas moest dat uitgefreesd worden en dan zou hij het weer van binnen uit vullen met een laspunt. Intussen was er zo ijverig gefreesd dat er op één plek door de huid was gegaan en moesten we naar binnen, maar dat kon pas als er plaats in de loods was en dat werd ergens in april. Daarvoor moest eerst de mast eraf.

Ik zal u het hele verhaal en bijbehorende adrenaline besparen, maar dat de mast tijdens deze manoeuvre niet naar beneden is gekomen hebben we toch alleen te danken aan een boom die de mast opving en een beschermengel die vond dat we al genoeg geplaagd waren.

Uiteindelijk de week voor onze vakantie te water. In een week alle spullen aan boord gesjouwd en weer op weg naar het noorden. Ditmaal konden we dat gelukkig wel over zee doen. Na drie dagen vakantie werden we echter gebeld dat er een familielid, dat al langer ziek was, plotseling zeer snel achteruit ging. Als we afscheid wilden nemen moest dat nu. Met bus en trein naar huis en afscheid genomen.

Vervolgens de boeg weer naar het zuiden gekeerd in de wetenschap dat de persoon in

kwestie waarschijnlijk zou zijn overleden als we terugkwamen, maar we zouden dan in ieder geval bij de begrafenis kunnen zijn en wat ondersteuning kunnen verlenen.

Daarna nog anderhalve week in Zeeland gezeild. Onderweg al iets vreemds ontdekt aan het bedieningspaneel van de motor. Bij terugkomst hield de motor er helemaal mee op. Gelukkig wel in box 13.

Het kostte een ingehuurde technicus een uur om het probleem te lokaliseren en vijf minuten om het op te lossen. Denk niet dat we nu alles wel hebben gehad. De nieuwe kunststofafsluiters op de vuilwatertank waren na enkele maanden dienst steeds zwaarder gaan lopen en waren uiteindelijk eigenlijk niet meer te bedienen.

Dit geintje hadden we bij een nieuwe huidafsluiter van het toilet ook al gehad en dat betekende een nieuwe afsluiter en dus het water uit. Dan kan de leverancier gratis een nieuw exemplaar ter beschikking stellen, maar je zit toch met de ellende.

Gelukkig hebben we hiervoor nu een oplossing gevonden. De Jumbo was goed voor vier literflessen zonnebloemolie die we er een aantal dagen lang steeds doorheen gepompt hebben. Intussen is het elektrisch lek nog steeds niet verholpen, op zoet water is die er ook nu weer, los van de motor.

Dat wordt deze winter dus klussen, alle bedrading los maken en doormeten, maar of dat in box 13 gaat lukken is de vraag.

Na toestemming van Wim Olthoff en Peter Naber heb ik in het najaar box 13 gewijzigd in 12a.

Hopelijk kunnen we in 2010 voor het eerst in drie jaar gaan genieten van een ongestoorde vakantie.

Amélie Bijma, z/b Similium,
Kanaal Box **12a**.



Advanced
Mobile
Cleaning Service

Uw jacht dof en niet meer glanzend te krijgen?
Of heeft u hem in de was gezet en is hij na een week weer net zo dof als voorheen.

Neem dan contact met ons op.

Wij zorgen ervoor dat uw jacht weer een super glans krijgt voor lange tijd.
(Minimaal 2 jaar).

U wilt het gehele jaar door een mooi en verzorgd jacht?.

Ook daar kunnen wij voor zorgen.

Wij beschikken over de kennis en professionele apparatuur om dit voor u te realiseren.

Dit doen wij op afroep of abonnement basis.

Staat uw jacht niet op de kant, maar wil u hem wel laten poetsen en eventueel het onderwaterschip behandelen cq laten behandelen, dan kunt u uw jacht tegen gereduceerd tarief uit het water laten halen bij Yagra Yachtservice te Hellevoetsluis. (tijdens de maanden april t/m september, de aanbieding is alleen geldig wanneer er door AMCS aan het jacht wordt gewerkt).

De korting is van toepassing op kraanhandeling/afspuiten en antifouling behandeling kosten

Kijk op onze site voor de mogelijkheden, of neem contact met ons op.

www.amcs.nl

Email: info@amcs.nl

Tel: 079-3614248

Mob: 06-53964744

Vraagt u naar Jan Vlasblom.



AMCS en Yagra zijn aangesloten bij de Hiswa Vereniging.

Nieuws uit de Heliushaven

In de afgelopen ALV is de tariefsverhoging goedgekeurd door de leden. Dat geld hebben we hard nodig om onze bezittingen op peil te houden. Want naast de geplande werkzaamheden worden we ook geconfronteerd met tegenvallers.

Uit onderzoek is gebleken dat vele houten palen aan de A-steiger zo slecht zijn dat vervanging noodzakelijk wordt. Deze winter wordt een noodreparatie verricht en in het winterseizoen van 2010/2011 zullen vele andere houten palen volgen.

We zullen van de nood een deugd maken en gelijk kijken naar de afmetingen van de boxen en gaan onderzoeken of we zaken kunnen optimaliseren. In dit verband wil ik niet onvermeld laten dat we een deel van de nieuwe palen geschonken hebben gekregen van BP. Ons lid Henk Ruhl heeft er voor gezorgd dat leidingwerk dat aan vervanging toe was op de raffinaderij in plaats van naar de schroothoop naar de Heliushaven konden worden vervoerd. De stalen leidingen hebben nog voldoende wanddikte om nog vele jaren als palen dienst te doen.

Ik had al gemeld dat we dit winterseizoen als grootste klus de renovatie van de E-steiger op de rol hebben staan en dat ook de D-steiger een nieuw dek krijgt. Maar ook de aanwijzingen die we ontvangen hebben in het kader van de Blauwe Vlag zullen we ter hand nemen. We willen de eerste vereniging zijn in Hellevoetsluis die de Blauwe Vlag mag gaan voeren.

Het realiseren van deze werkzaamheden zal nog wel wat voeten in de aarde hebben en ik wil dan ook een beroep op u doen met betrekking tot uw inzet tijdens de zelfwerkzaamheid. Alleen wanneer we er komende winter allemaal volledig voor gaan, krijgen we deze klussen geklaard.

Ook het vermelden waard was het bezoek



van DCMR. De milieudienst let scherp op hoe wij omgaan met de afvoer en verwerking van milieubelastend afval. We kregen lof voor onze milieuruimte.

Maar er wordt kritisch gekeken naar de verwerking van afval dat vrij komt/ vrij kan komen bij de winterstalling.

Ik wil dan ook de leden die een schip op de wal hebben staan, wijzen op de afspraken die we hebben gemaakt ten aanzien van het verwijderen van verfresten en dergelijke. Zorg dat er geen verfresten wegwaaien op het terrein. Werk dus altijd met stofafzuiging. Dat is ook wel zo fijn voor je burens.

Gooi verfresten in de daarvoor bestemde ton in het milieugebouw. Gooi geen verfresten in de perscontainer. Laten we elkaar hier goed op controleren, want de milieuboetes zijn niet gering. U moet denken aan vele duizenden euro's.

Het Bestuur zal daarom boetes gaan verhalen op de vervuiler en daar ook sancties aan verbinden. Ik hoop dat we er met elkaar voor kunnen zorgen dat - onaangekondigde - bezoeken van de milieudienst niet tot vervolgacties aanleiding geven.

Joep Willems.

*Lijst van Zelfwerkzaamheid in de Heliushaven
t/m 10 april 2010*



Let Op!!!

Het uit te voeren werk is gepland naar het aantal leden voor die dag. Bij verhindering dient men **ZELF** onderling te ruilen. Zorg dus dat er altijd een vervanger is.

Tijd: 08.30 uur-16.00 uur.

Neem werk - EN regenkleding mee! Verschijnt U niet en heeft U ook niet geruild, dan geldt de afkoopsom zoals vermeldt in de tarievenlijst.

De uit te voeren werkzaamheden zijn bekend bij de dagcoördinator. In verband met de wisselende (weers-)omstandigheden worden die niet gepubliceerd.

Als u met iemand heeft geruild, indien mogelijk, melden per e-mail aan Henk Ruhl
henk_ruhl@hotmail.com

januari 2010					
Amstel van B.H.	09-01-2010	(0181) 45 20 10	Crul R.M.	16-01-2010	(070) 511 17 92
Bennett M.	09-01-2010	(0181) 31 64 98	Daniels R.L.	16-01-2010	(010) 592 13 89
Berg van den A.	09-01-2010	(0181) 31 81 62	Dijk van A.B.	16-01-2010	(0181) 63 89 00
Berg van den P.M.	09-01-2010	06 539 26010	Dikland E.H.	23-01-2010	(010) 456 80 25
Blom G.	09-01-2010	(0182) 53 56 70	Don C.J.	23-01-2010	(0181) 41 64 50
Blomsma H.	09-01-2010	(070) 394 61 23	Dulk den D.	23-01-2010	(079) 361 07 94
Boer de R.L.J.	09-01-2010	(0186) 61 62 02	Essenius R.A.	23-01-2010	(010) 273 03 27
Borgmeijer A.J.	09-01-2010	(070) 355 46 07	Feenstra H.	23-01-2010	(010) 467 26 62
Bos H.J.	16-01-2010	(010) 418 16 50	Geer van der A.J.	23-01-2010	(010) 246 03 80
Broek van de G.W.	16-01-2010	(010) 474 48 35	Goede de J.	23-01-2010	(0488) 49 16 21
Bronnewasser R.	16-01-2010	(0167) 56 58 22	Gribnau E.	23-01-2010	06 437 093 15
Buitendijk P.	16-01-2010	(0180) 41 51 71	Groen G.M.	30-01-2010	(010) 436 27 10
Cleyndert P.	16-01-2010	(070) 354 93 93	Groeneveld A.B.	30-01-2010	(0180) 46 66 67

Harms J.	30-01-2010	(0181) 33 76 78			
Hartensveld F.	30-01-2010	(0181) 32 06 88			
Heijmans W.	30-01-2010	(0181) 32 80 47			
Hooijmeijer J.J.	30-01-2010	(0181) 41 31 18			
Hove van J.	30-01-2010	(0181) 32 62 96			
Janse C.J.A.	30-01-2010	(010) 473 32 06			
februari 2010					
Jansen C.	06-02-2010	(079) 785 08 25			
Jong de W.H.	06-02-2010	(0186) 61 52 88			
Joode de J.W.	06-02-2010	(0182) 58 35 98			
Karreman E.M.	06-02-2010	(0180) 42 77 23			
Kaslander M.	06-02-2010	(0187) 49 10 28			
Kerkhof W.P.C.	06-02-2010	(0345) 51 66 70			
Klug H.	06-02-2010	(010) 422 34 57			
Kok de G.W.F.	06-02-2010	(015) 750 32 51			
Koorevaar J.	13-02-2010	(0181) 48 36 64			
Kooy H.	13-02-2010	(0182) 35 15 22			
Korbee A.C.	13-02-2010	(010) 592 07 47			
Kornaat K.P.	13-02-2010	(0174) 51 38 98			
Krabbedam S.L.M.	13-02-2010	(0181) 32 10 32			
Kreukniet J.W.G.	13-02-2010	(0181) 63 97 16			
Kuijper R.	13-02-2010	(0182) 57 05 79			
Kuitert J.	13-02-2010	06 423 806 71			
Lammers R.H.	20-02-2010	(0181) 62 98 87			
Leeuwen van W.A.	20-02-2010	(0181) 32 35 43			
Ley van der M.	20-02-2010	(0181) 41 07 04			
Ligt M.	20-02-2010	(010) 475 11 01			
Madlener A.A.	20-02-2010	(0181) 41 50 04			
Mahieu R.J.M.	20-02-2010	(070) 327 42 46			
Meijer J.	20-02-2010	(010) 452 45 51			
Meijers H.	20-02-2010	(0181) 21 32 29			
Mesdag P.R.	27-02-2010	(015) 212 25 32			
Moerkerk R.	27-02-2010	(0181) 32 31 07			
Molenaar T.P.	27-02-2010	(0172) 42 04 30			
Muijnck de A.A.	27-02-2010	(0181) 32 16 44			
Naarden van A.	27-02-2010	(015) 361 09 61			
Nagelkerken A.J.	27-02-2010	(0181) 31 51 86			
Nefkens L.J.	27-02-2010	(0181) 31 09 02			
Olsthoorn A.J.J.	27-02-2010	(010) 591 85 51			
maart 2010					
Opstal van H.J.P.	06-03-2010	(0181) 61 59 01			
Osinga B.J.	06-03-2010	(0180) 51 14 53			
Poort F.	06-03-2010	(0174) 38 41 71			
Pronk A.	06-03-2010	(0181) 64 40 42			
Pronk J.C.M.	06-03-2010	(015) 257 77 52			
Proper G.W.	06-03-2010	(0181) 41 71 19			
Ramaekers G.L.	06-03-2010	0032 2722 4365			
Rebergen S.A.	06-03-2010	(070) 362 81 82			
Ridder de J.L.	13-03-2010	(0181) 32 41 55			
Ringelberg J.J.	13-03-2010	(0181) 32 72 30			
Roggeveen J.L.	13-03-2010	(010) 422 52 47			
Romers W.A.J.	13-03-2010	(0181)21 75 04			
Roos A.W.F.	13-03-2010	(070) 323 83 15			
Rustige R.J.	13-03-2010	(0345) 65 20 30			
Scholtes A.J.M.	13-03-2010	(010) 426 93 09			
Schrama B.J.	13-03-2010	(070) 387 03 67			
Snoeck A.W.	20-03-2010	(0181) 40 29 84			
Snoek E.C.	20-03-2010	(0181) 41 61 05			
Sodenkamp F.J.	20-03-2010	(0181) 61 55 35			
Stelloo C.	20-03-2010	(078) 676 47 51			
Straten van B.G.	20-03-2010	(0347) 37 35 32			
Straten van G.	20-03-2010	(0347) 34 15 82			
Tanis B.	20-03-2010	(010) 246 93 31			
Teijlingen van R.	20-03-2010	06 225 030 29			
Tkautz Z.	27-03-2010	(0181) 32 76 31			
Tousain J.J.J.	27-03-2010	(070) 354 25 80			
Trompner R.B.	27-03-2010	(010) 521 06 68			
Valk J.P.	27-03-2010	(0181) 40 37 47			
Velden van der M.K.	27-03-2010	(010) 426 33 31			
Verhart L.B.	27-03-2010	(010) 247 05 21			
Vermeer G.	27-03-2010	(0174) 52 09 27			
Visser P.	27-03-2010	(010) 450 74 45			
april 2010					
Vlasblom J.	03-04-2010	(079) 361 88 80			
Vliet van J.B.	03-04-2010	(010) 461 15 16			
Vliet van J.F.M.	03-04-2010	(071) 589 60 36			
Volker J.T.	03-04-2010	06 113 316 29			
Voort van der N.G.L.	03-04-2010	(015) 369 42 27			
Vries de F.J.	03-04-2010	(0181) 33 80 79			
Vries de J.	03-04-2010	06 268 023 23			
Vroege J.G.	03-04-2010	(010) 467 11 41			
Volker T.W.	10-04-2010	(0187) 61 13 03			
Weck A.	10-04-2010	(015) 285 09 05			
Weerd de P.	10-04-2010	(0181) 31 35 21			
Weinreich H.	10-04-2010	0049206457610			
Wensveen P.M.M.	10-04-2010	(010) 470 14 54			
Wilt van der B.	10-04-2010	(030) 229 37 70			
Woerkom van J.J.	10-04-2010	(078) 631 16 85			
Blomsma F.	10-04-2010	(0180) 39 00 15			

Nieuws van de Jeugdcommissie

Jeugd(zeil)evenementen Hellevoetsluis 2010



- 27-3 Zwembadles + ouderbijeenkomst
- 04-4 Geen les (Pasen)
11-4 Les 1
18-4 Les 2
25-4 Les 3
- 02-5 Les 4 (eerste weekend meivakantie)
09-5 Geen les (meivakantie)
16-5 Les 5 (zondag na Hemelvaart)
23-5 Geen les (Pinksteren)
30-5 Les 6
- 05+06-6 Jeugdweekend
12-06 (zat) Wedstrijdtraining Combi Hellevoetsluis, is les 7 voor CWO 2+3
13-06 Combi Hellevoetsluis en les 7
voor CWO 1
20-6 Les 8
27-6 Les 9 en examen
- 22-8 Begeleid zeilen 1
29-8 Begeleid zeilen 2
- 05-9 Jeugd clubwedstrijden
(organisatie WSV Helius)
12-9 Begeleid zeilen 4

Voor meer informatie zie website
www.jeugdzeilenhellevoetsluis.nl

Op deze website kun je je ook aanmelden voor de nieuwsbrief Jeugdzeilen zodat je alle informatie over het jeugdzeilen per e-mail kunt ontvangen.





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!

Nieuw in Stellendam:
Aquavitesse Haringvliet



Verhuur (Valken, Sloep, kajuitjachten 21-51 voet)
Zeilschool (ook les op eigen schip)
Verkoop Carter en RS

tel: 0187-499315 www.aquavitesse.nl info@aquavitesse.nl

Zeilend naar warmere streken (1)

Al jaren speel ik met de gedachte om met ons zeiljacht de Zeester, een Victoire 1270, voor een langere tijd samen met mijn vrouw Henny op vakantie te gaan naar verre oorden.

In de jaren dat wij nu met de Zeester zeilen, zijn we in onze drie weken durende vakanties gezeild naar de Oostzee, Schotland, Zuid- Engeland, Bretagne en de Kanaaleilanden. In het najaar van 2008 kreeg dit hersenspinsel een vaste vorm. Mijn werkgever stelde mij in de gelegenheid negen weken vrij te nemen. Een drukke tijd brak daarna aan.

Verslagen van anderen lezen, leermomenten omzetten in aanpassing voor het schip en bemanning, keuze en aanschaf van materialen, lezen van pilots, het kiezen van de reisroute en ... ga ik alleen of In een serie van vijf verhalen wordt de volledige reis nader beschreven en zullen foute beslissingen niet worden geschuwd zodat het leermomenten kunnen zijn voor anderen.

“ Ff een visje eten op 5° west “

Zaterdag 9 mei is het D-day. De laatste loodjes om de windvaan te installeren zitten erop. Het wordt tijd om “Alie“ uit te proberen. Het is zonnig weer ZW 2 à 3 Bft. Na wat gevoel voor de instelling wordt ze op allerlei koersen getest en goed bevonden.

Wij, mijn goede zeilmaat Cees Kegel en ik, brengen de *Zeester* die middag naar Oud-Beijerland. Er breken drie drukke dagen aan, waarbij alle voorwerpen die overbodig zijn van boord gaan. Het gehele schip wordt schoongemaakt en gecontroleerd. Daarna krijgen de boodschappen, kleding, goederen, reservemateriaal aan boord een vaste plek. Alles keurig op een lijst door Henny beschreven (blijkt later). In de middag van dinsdag 12 mei ligt de *Zeester* in de haven van Oud-Beijerland afgebunkerd voor de wal bij Kats Watersport en genieten de bemanning met eega's van een heerlijke maaltijd bij de lokale Griek.

Het plan voor de komende negen weken wordt nog eens doorgenomen en ziet er als volgt uit:

- 17 dagen zeilen met Cees naar La Coruna, Spanje, (ik ga dus niet alleen)
- 4 weken samen varen met Adrie en Henny

in de Spaanse Ria's en Portugal,

- 1 week varen naar de Azoren met Cees,
- 2 weken terugtocht Azoren - Stellendam met Cees.

Die dag om 19.00 uur vertrekken we voor ons 1^e deel van de tocht (logstand 4525). Via het Spui en het Haringvliet wordt er naar Stellendam gevaren. We meren met behulp van de schuurplank af aan de buitenkant in de visserijhaven om de volgende dag rond 07.00 uur met het afgaande tij mee naar buiten de “zuid“ in te gaan.

De wind is nu nog NO 6 Bft en zal omlopen naar het zuiden waarbij de windkracht zal afnemen naar 3 Bft. Na het passeren van de Ooster-boei zeilen we onder enkel rif en genua via de Banjaard naar de verkenner van het Oostgat. De wind gaat ruimen en onze koers wordt 250 °.

We zetten de windvaan in bedrijf en bemerken dat het roerblad niet voldoende uitslaat om het stuurwiel genoeg rond te krijgen. We denken dat het ligt aan de nog niet geplaatste dwarsstang. Het zeilt nog niet optimaal.

We steken de Wielingen over en met een inmiddels afgenomen wind, ZZO 3 Bft, gaat het evenwijdig aan de Belgische kust rich-

ting Nieuwpoort.

Op zee genieten we van de menusuggestie: wokgroente, ui met krieltjes en kip. Voldaan en met een zonnetje in het westen lopen we na 72 mijl de haven binnen en meren af bij WV KLUM. Na het innemen van een medicijn (vinding van Cees) vallen we als een blok in slaap.

De volgende dag vertrekken we om 07.00 uur uit de haven. Het is mistig weer. Met behulp van de radar en de kaartplotter kunnen we onze weg heel goed vinden. Via de Zuydcotepas gaat het richting Duinkerken waar de zon langzaam door het wolkendek breekt. De wind slaapt nog en de stroming begint te kenteren. Langzaam zie je de snelheid toenemen. We sturen iets tegen het tij in om niet teveel richting Calais te worden verzet om zo Het Kanaal haaks te kunnen oversteken. De windmeter geeft nog steeds vijf knopen.

Dit is zelfs voor een Victoire te weinig om

met de stroming mee te gaan zeilen. We besluiten te blijven motoren. Het is overigens hier wel oppassen. Er zijn nogal wat beroepsvissers met wendbare catamarans bezig om zogenaamd staand wand (visnetten die rechtop in het water hangen en gemarkeerd zijn door staken met vlaggen) op te vissen. Doordat de staken voorzien zijn van zwarte plastic vlaggetjes zie je ze niet zo snel en moet je alert blijven.

Tijdens de oversteek is het rustig met ferry's en beroepsvaart. Bij Dover kunnen we op de VHF- kanalen in- en uitgaand verkeer goed volgen en worden niet verrast. In de haven vragen we via kanaal 80 om een ligplaats. Even twijfelen we nog, maar na het horen van het weerbericht voor de volgende dag, 7 Bft uit het ZW, knopen we de *Zeester* om 15.00 uur met twee rekkers en een extra landvast achteruit in de box B 71 vast.

In de loop van de avond wil een Engels jacht afmeren. Wij helpen even. Zo heb je al gauw



een praatje en voordat je het weet wordt er door hen om een ui gevraagd voor het avondeten. Vanwege de afstand kan ik de ui niet aanreiken en gooi hem met een sierlijke boog naar de schipper, die als een jongleur de ui in verschillende standjes onder controle denkt te krijgen, met als resultaat dat die in het water belandt. Met een puts wordt de ui uit het water gehaald met de woorden: 'It's salty enough for dinner.'

De volgende ochtend waait het slechts 4 Bft uit het ZZW. We zetten een flinke pot koffie, maken roerei en genieten van het ontbijt. In de loop van de dag verrichten we diverse klussen waar onder het plaatsen van de dwarsstang op de windvaan. We hebben een beetje spijt dat we niet zijn vertrokken maar dat komt in de middag toch nog goed.

Het blijkt een weergat te zijn van zes uur, want er volgt al snel Dover 7 en er wordt voor de Zuid-Engelse kust, Wight en Portland 8 afgegeven. We lezen wat en lopen even bij de havenmeester langs voor een nieuw weerrapport. Na interpretatie daarvan boeken we gelijk twee dagen bij. Zaterdag zien we wel verder.

We genieten van een glas whisky met shantymuziek op de achtergrond. Hoe wil je daar nu nog wakker bij blijven.... Vrijdag 15 mei wordt echt een klusdag: de elektronische apparaten worden opgeladen, de epirb een juiste plaats buiten bij de ingang gegeven, via internet worden weerberichten opgezocht, de pelikaanhaak van het wegneembare voorstag wordt geplaatst, ingevet en afgetaped. Ja, zelfs de knoop van een kussen wordt er ingezet. Zo, dat vergoedt een beetje de slecht aangelegde sproei-installatie thuis. Overigens wordt er ook even met het thuisfront gebeld. Alles goed, op de gebroken poot van de loungeset na. Aad, de vrouw van Cees, is gelukkig weer van haar kramp af. Die slaapt dus weer lekker.

Er worden boorschappen gedaan en natuurlijk verse levensmiddelen om van een stevig Engels ontbijt te kunnen genieten. Frappant is dat de barometer al die dagen op 1006 Hpa

blijft staan. Je zou toch zeggen dat de depressie zo langzamerhand voorbij zou moeten trekken. Het weerrapport geeft voor de volgende dag, Dover 3 tot 4 later 6, Selsey Bill 6 tot 7, later 4. We gaan.

Op zondag 17 mei is het om 07.00 uur bij vertrek oostenwind, 3 Bft. Wat een mazzel zo ruim weg te kunnen lopen met genua en grootzeil. Langzaam krijgen we tij mee, maar de wind gaat draaien naar zuidwest. Ook neemt ze in kracht toe. Bij de centrale van Dungeness komt een klein blauw jacht naar ons toe. De bemanning houdt een groot bord met het opschrift "VHF 74" voor de ramen. Even schakelen en we hebben contact.

We krijgen een vriendelijke uitleg dat we met deze koers van 228° net buiten bereik van de schietoefeningen zijn. Die Victoires zijn wel sterk maar toch even niet nog meer afvallen. Met deze wind, 4 à 5 Bft, een rif in grootzeil en genua 2 ingedraaid tot de 2° streep, moet het net gaan. Dat klopt ook, maar later als de stroming tegen gaat staan, maken we een klap in zee tot de shipping lane. Daar gaan we overstag en liggen 230° voor.

We passeren de Royal Sovereign, Beachy Head, maar zien ze niet vanwege de hevige regen. De wind is nog meer toegenomen, 25 knopen. Er staat inmiddels een 2° rif in het grootzeil en de genua is tot de 3° streep ingedraaid. Jammer dat we niet de kotterfok als voorzorg hebben geplaatst. Ik hoor constant geklengel.

Na grondige controle blijkt dat de sb-bb lantaarn aan de preekstoel aan de elektriciteitsdraad bungelt en als het schip een golf induikt het anker raakt.

Als dit zo doorgaat ... Ik maak mij met de looplijn vast en kruip op handen en voeten naar voren met tape en een stukje touw. Ik weet de lamp vast te tapen en daarna te borgen. Ik zie nu ook dat het teakhouten plankje van de preekstoel los is gekomen. Ik maak het los, stop het boven in mijn jas en tijger terug naar de veilige kuip.



VRIJE SCHIPPERS KOZEN HUN EIGEN
OPKIKKER: SCHIPPERBITTER.
RUIG EN ONGEWIS, ZOALS OOK DE GRIMMIGE
STRIJD MET WIND EN WATER IS



www.schipperbitter.nl

Koninklijke De Kuyper B.V. • Buitenhavenweg 98 • 3113 BE Schiedam • www.dekuyper.com





In de middag neemt de wind nog meer toe en horen we via de VHF dat er een nieuw front aankomt. Waarschuwing voor Plymouth 8, Wight 7. Bij ons is het op dat moment 32 knopen. Dan ineens een harde klap. Het komt van binnen. Ik kijk en zie zo niets bijzonders tot we een golf induiken en de twee zetborden van de ingang over de kajuitvloer zwalken. Om schade te voorkomen snel naar binnen.

Helaas, er zitten enkele flinke deuken in de vloer en ook in mijn ziel. Ik kan wel janken en denk er even over om terug te gaan. Het blijft bij denken, we gaan door.

De oorzaak ligt in het feit dat door het krachtig schuin vallen de borging van het elastische koord is losgeraakt, de schotjes tegen de vergrendelhaak zijn geduwd, de haak van het lipje kon schuiven en bij de volgende golf de zetboorden losschoten. De avond valt en dreigende wolken dienen zich op de horizon aan. We moeten een keuze maken, gaan we door of lopen we in de nacht de Solent aan om beschutting te zoeken achter het

eiland Wight.

Het is geen optie om met deze wind op lager wal een haven als Brighton met laagwater aan te lopen. We kiezen voor de Solent. Het avondeten is dit keer minder uitgebreid, brood met paté in de kuip maar dan wel onder een douche van regen en buiswater.

Nab Tower, de aanloop naar de Solent, is slecht waarneembaar. De plotter geeft een goede koers en met de kaart erbij voor het totale overzicht geeft het meer vertrouwen. Met 9,5 mijl sleurt de wind de Zeester door het water. Dit gaat hard. Er wordt gewerkt aan boord van baggerschepen. Het is slecht te zien wat hun snelheid en bedoeling is. Grote werklampen maken het er niet makkelijker op om hun situatie goed in te kunnen schatten. Voor de zekerheid gaan wij er ruim omheen wat ons wel aan de andere kant van het vaarwater brengt. Nu nog snel en veilig oversteken voor de zeevaart en daarna langs de kardinale tonnen richting Cowes.

De golven zijn weg en de wind lijkt zo achter de buiskap wel te zijn gaan liggen. Net

voor de haven van Cowes steekt de wind op. We willen het voorzeil snel inrollen maar dan raakt de reefflijn van de trommel.

Ik ren naar het voordek om het stuk wat net opgerold is niet weer te laten uitrollen. Cees zet de motor in zijn vooruit om een oppertje te zoeken maar zo komt er nog meer kracht op het voorzeil. Ik schreeuw naar Cees 'motor uit', maar door de wind en het motorgeluid hoort hij het niet. Hij stuurt in de wind en dan heeft ook hij in de gaten dat het voorzeil niet meer in te rollen is. Hij haalt de snelheid uit het schip door in de wind te sturen en de motor op stand-by te zetten. De druk gaat uit het zeil en langzaam kan ik het met de hand wat inrollen. Om te voorkomen dat het teveel klappert, wordt alles met touw en zeilbanden vastgemaakt.

Terwijl Cees daar zo dobert, zie ik dat een enorme zwarte schim ons oploopt. Dit kan eigenlijk niet wat we drijven op vijf meter diepte. Dan kijkt Cees achterom en ziet het gevaarte ook. Het is een autoferry die vanaf Southampton de draai kort onder Cowes wil maken om daarna haar weg te vervolgen in de vaargeul. Zo, dat was alles tegelijk. We varen Cowes binnen en meren op de eerste steiger af.

Ondanks de harde wind vallen we als een blok in slaap en worden vijf uur later wakker van mensen die op de steiger lopen. De wind is gaan liggen en na het middageten verhalen we de boot naar hoger wal. Daar halen we de zonnepanelen van de reling, zetten de reefflijn van de rolinstallatie nog steviger vast, controleren we de verlichting en borgen deze permanent.

De weerberichten geven afnemende wind 5 à 6, later 4 tot 3 met een oplopende barometer. We gaan vroeg naar bed want we willen in één keer naar Falmouth om daar het goede weer af te wachten richting Spanje.

De volgende dag, 19 mei, staan we om 07.00 uur op; de wind is 2 à 3, blauwe lucht, zon en de barometer is naar 1016 gestegen. Gauw even een pot thee zetten en een paar boterhammen. We verlaten Cowes, waar in

tegenstelling tot juli het nu erg rustig is. De *Red Funnel* komt net binnen terwijl wij de haven uitgaan. Alles gaat goed.

Op de motor en met stroom mee gaat het met 7 en later 8 mijl richting westelijke ingang van de Solent. Cees maakt onderweg foto's van Hurst Castle en natuurlijk van de Needles. De wind is inmiddels toegenomen. We zetten de kotterfok en rollen daarna de genua gedeeltelijk uit. We kunnen flinke slagen maken, maar bij St Alban's Head gaat het tij tegen staan. Dan maar een slag zee in. Na verloop van tijd kan je keurig de kromme van het tij, uitgezet door de track op de kaartplotter, zien. Nog een slag over de andere boeg, nu richting Portland Bill.

Vanwege het sterke tij krijg je rare golven. Voor het comfort steken we een tweede rif. Dat ligt beter op het roer. Tegen de avond zitten we net voorbij Portland Bill en worden over de VHF voor de nacht schiet- en marineoefeningen doorgegeven. Het gebied waarvan de coördinaten worden doorgegeven, gaat mij te snel. Eén van de twee coördinaten komt redelijk overeen met onze positie en om komende nacht toch wat rustiger te slapen, vraag ik het uitgebreide rapport op. Na enige tijd komt een liefvallige damesstem uit de VHF en geeft uitgebreid en in rustig gesproken Engels alle info door.

Bij naslag vonden we dit natuurlijk ook in de pilot onder 9.1.29 "Lulworth Range". Uiteindelijk blijkt dat we net buiten het gebied zitten en als de stroming gaat draaien wij vannacht geen last hebben van het schieten maar wel van de commandotraining in open zee. Diverse keren blijven heli's op vaste plaatsen net boven het wateroppervlak als een libel hangen. Er worden personen gedropt. Door de stroming en de langzaam afnemende wind worden we Lyme Bay ingezet.

Tegen de ochtend maken we weer een slag zee in en passeren we op korte afstand een voor anker liggende tanker. Langzaam wordt het licht en laat de zon zich zien. Die dag wordt het zeilen uit het boekje.

Zuidwesten wind Bft 3, helder weer met zon en 21°C. Met het tij mee gaat het vlot richting Plymouth, Eddystone Rock en Fowey. We hebben geen hinder van beroepsvaart, wel van de beruchte Lobsterpotten, die we scherp in de gaten houden.

In de late middag zeilen we de baai binnen. De stroming staat nog naar buiten en omdat de wind een stuk minder is geworden, starten we de motor en varen de laatste vijf mijl op ons gemak naar de buitenste ponton van de gemeentehaven in Falmouth. Na schoonschip en even een frisdrankje lopen we de stad in. We hebben dit keer geen zin om eten te maken en halen een visje op 5° west. Daarna nog wat slenteren en vroeg naar bed. De volgende dag lekker uitslapen, uitgebreid Engels ontbijt en dan aan de slag. Douchen, boodschappen doen, liggeld betalen en gelijk de meteo-verwachting voor de komende

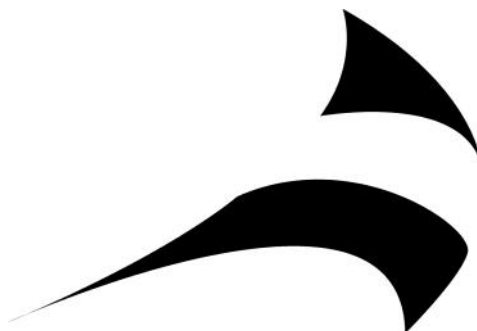
dagen lezen, de watertank optoppen, alles extra controleren op zeewaardigheid en diesel tanken.

Wist je dat er twee soorten BTW worden toegepast? Maak er gebruik van als je er bent, het scheelt in de prijs.

In de middag, het is zonnig weer met een matige noordwesten wind, wandelen we wat in de omgeving. We komen tot rust en hebben zin in de oversteek naar Spanje. Aan boord bereiden we nog het één en ander voor en nemen goed de meerdaagse weersverwachting door.

Roel de Boer a/b Zeester.

wordt vervolgd.



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

Standerdmolen

De standerdmolen (ook wel standaardmolen of staakmolen genoemd) is het oudst gebruikte type windmolen in Zeeland. De standerdmolen is een houten molen. Bij dit type staat de eigenlijke houten molen(kast) ofwel het molenhuis met de wieken op een houten voetstuk. Op dit voetstuk kan de molen 360 graden gedraaid worden, in de (richting van de) wind. De standerd (of staak) is de verticale houten spil waarop het molenhuis is bevestigd en waar dit rond kan draaien. Alle werktuigen en de maalinrichting van de molen bevinden zich in het (draaibare) molenhuis. Wanneer de voet waarop de standerdmolen draait gesloten ofwel ingebouwd is, spreekt men van een gesloten standerdmolen. Is het voetstuk open dan heet het een open standerdmolen. Deze molens zijn voornamelijk in gebruik (geweest) als korenmolen. In Zeeland staan nu nog vier standerdmolens: Waarde, Sint Annaland, Retranchement en Kloosterzande.



Wipmolen

Een molentype dat veel lijkt op de standerdmolen is de wipmolen. Ook deze molen is van hout en het molenhuis is in zijn geheel draaibaar. De voet van de molen is echter in verhouding een stuk groter dan het molenhuis. In tegenstelling tot de standerdmolen draagt de voet bovendien rondom op muurtjes. Het voornaamste onderscheidende kenmerk van de wipmolen zit binnen in de molen zelf. In plaats van de standerd in een standerdmolen bevindt zich in de kern van de molen een holle koker. Door deze koker loopt een spil waarmee werktuigen onder in de voet van de molen aangedreven worden. Wipmolens worden wel gebruikt als korenmolen maar hoofdzakelijk echter als watermolen of poldermolen. Met een scheprad (en later een vijzel) worden ze ingezet voor de bemaling van het land. Zeeland heeft geen wipmolens meer.



Paltrokmolen

Eén van de vijf overgebleven paltrokmolens staat in het Nederlands Openluchtmuseum, in Arnhem. Ook de paltrokmolen heeft van de buitenzijde veel weg van een standerdmolen. Bij dit type molen kan echter de gehele molen worden gedraaid op een ronde, stenen fundering. Paltrokmolens zijn alleen gebruikt als zaagmolens. Aan de onderzijde van de molen bevindt zich een langwerpige schuurruimte. Voor het verwerken van lange boomstammen heeft deze ruimte aan (minimaal) twee zijden openingen. De naam van dit type molen verwijst waarschijnlijk naar een veel gedragen kledingstuk uit de 16e en 17e eeuw: een overkleed voor mannen met wijd uitlopende vorm. Paltrokmolens zijn al lang geleden verdwenen uit het Zeeuwse landschap.



Bovenkruier

De meeste (overgebleven) molens in Zeeland zijn 'bovenkruiers'. Bij dit type molen is alleen het bovenste deel, de kap met de wieken, 360 graden kruikbaar/draaibaar. Vanaf de 17e eeuw komt de bovenkruier steeds vaker voor in de provincie. Gebouwd met bakstenen is de constructie van deze molen steviger dan die van de standermolen. Ook is er in de molen zelf veel meer werkruimte. Houten bovenkruiers komen in Zeeland ook voor. Behalve sneller en goedkoper om te bouwen heeft de constructie een veel lager gewicht: een belangrijk voordeel op plaatsen waar de bodem slap is. Met bovenkruiers vindt, afhankelijk van de inrichting, de verwerking plaats van diverse producten. Naast de inrichting als poldermolen voor het bemalen van het land, gebruikt men ze voor het zagen van hout, het slaan van olie, het pellen van gerst tot gort, de productie van chocolade en snuiftabak en natuurlijk het malen van granen en zaden. Op grond van hun grootte, vorm en plaats, worden binnen het type bovenkruiers enkele varianten onderscheiden: grondzeiler, zeskant, achtkant, bergmolen en stellingmolen.



Aanbrengertjes en Amerikanen

Als laatste type molen is er nog de (onbemande) kleine windmolen. Aanbrengertjes of weidemolens zijn kleine houten molentjes die men in het algemeen gebruikt voor het onderbemalen van een gebied. Een aanbrengertje kan vrijwel volledig zonder bediening werken. Een grote windvaan aan de achterzijde van de draaibare kop zorgt ervoor dat de molen altijd goed op de wind staat. Vanaf begin 20e eeuw komt een ijzeren windmolentje in gebruik als hulpmiddel bij de bemaling van het land. Deze 'Amerikanen', genoemd naar het land van herkomst, hebben een opvallend windrad met veel bladen. Met één of twee metalen staartvinnen zet de 'molen' zichzelf automatisch op of uit de wind. De meeste van dit kleinste type molens zijn geheel verdwenen en vervangen door elektrische pompinstallaties.



Windturbine

In de 20e eeuw verschijnt een nieuw soort molen in het landschap. Vanwege hun onderscheidende vorm en functie is het eigenlijk een zesde type molen. De wieken of rotors van deze zogenaamde windturbines staan meestal op hoge, metalen masten. Het aantal windturbines en ook de hoogte ervan neemt voortdurend toe. Met deze molens wordt elektriciteit opgewekt. Ze leveren dan ook een steeds belangrijker bijdrage aan de toenemende vraag naar energie.



Alda Langtsraat.



J&W BEZEMER^{BV}
ZEILMAKERIJ - TUIGERIJ

Tel.: (0181) 32 56 94
Fax: (0181) 32 58 72

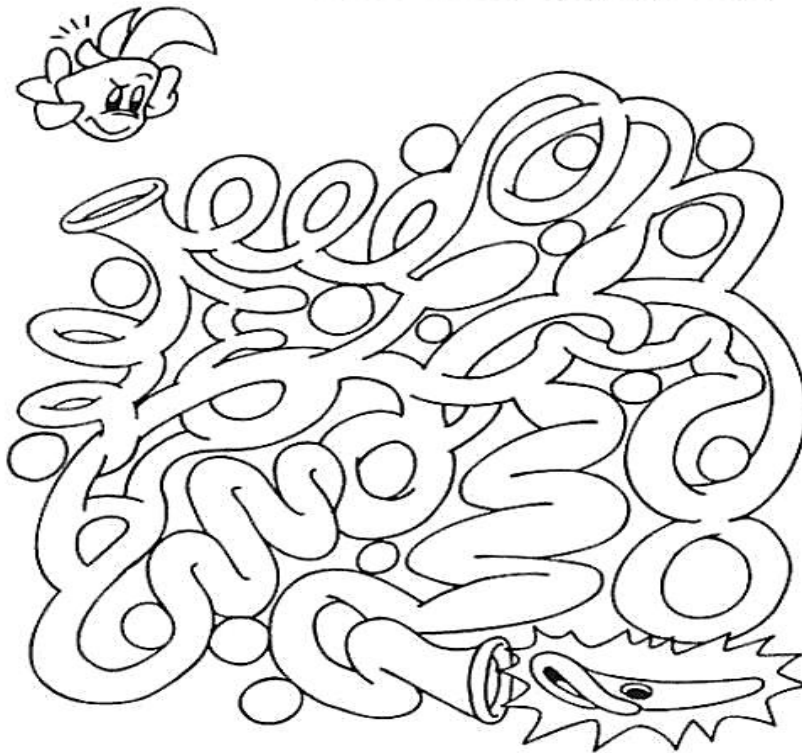
- Voor jachtzeilen van topkwaliteit
- Voor onderhoud, reparatie en aanpassen van zeilen
- Voor buiskappen op maat
- Voor grootzeil en voorzeil reefinstallaties
- Voor reparatie en vervanging van tuigages
- Voor vakkundig advies



Wittevrongel Sails

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

De vis wil naar de gouden fluit!





HET TWEEDE HUIS VAN WILLEM BOVENDIJK. DANKZIJ DE WILLEM BOVENDIJK HYPOTHEEK®

De Wadden verkennen. Aanmeren waar en wanneer je maar wilt. Willem Bovendijk zag het al lang geleden voor zich. Om zijn jongensdroom mogelijk te maken, hebben wij een unieke hypotheek voor hem gemaakt: de Willem Bovendijk Hypotheek*. Deze hypotheek houdt daadwerkelijk rekening met

de financiële situatie en het uitgavenpatroon van Willem Bovendijk. Ook voor u hebben wij een passend advies en een passende oplossing. Of u nu een zeiljacht, een cruiser of een motorjacht op het oog heeft. En elke denkbare financiering is mogelijk. Want u en uw hypotheekadviseur bepalen samen

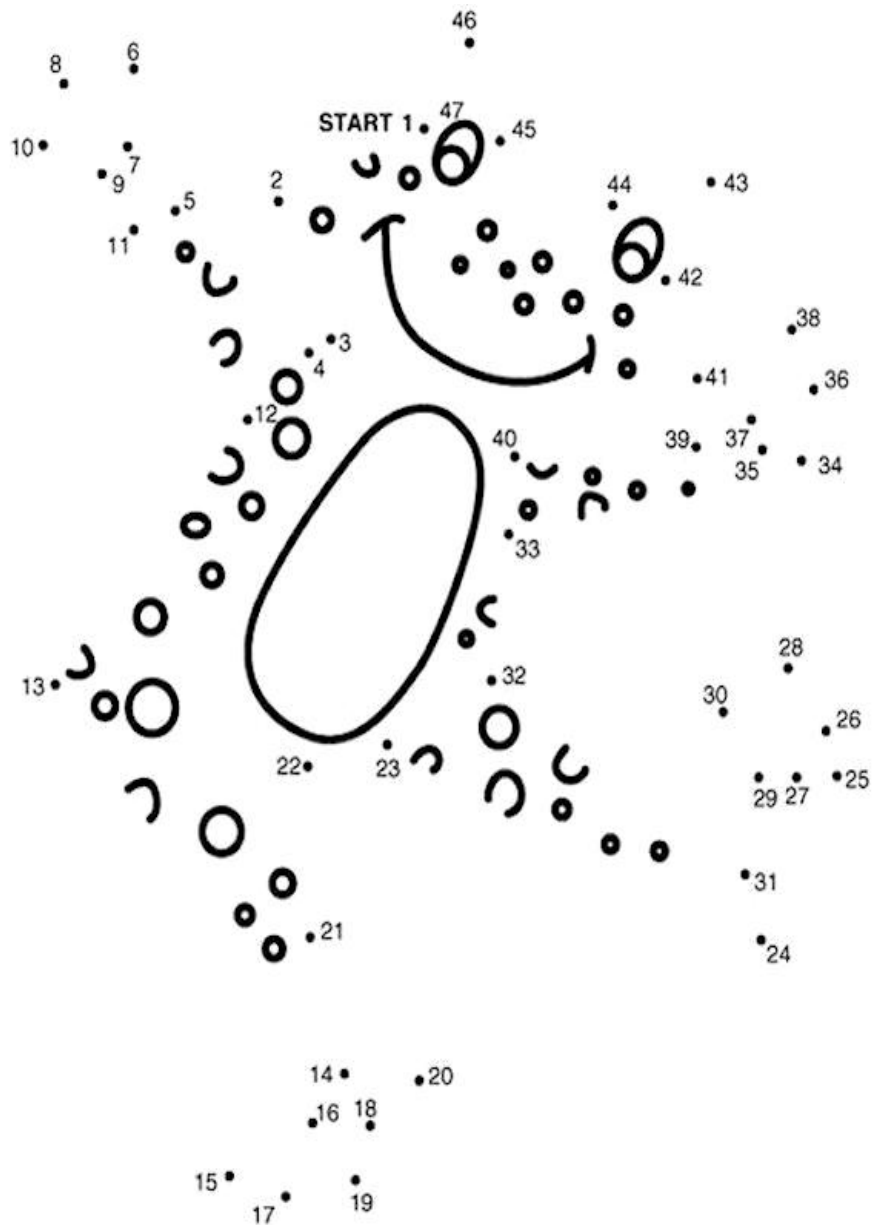
hoe uw hypotheek eruit komt te zien. Eigenlijk is er maar één ding dat vaststaat. En dat is de naam van uw hypotheek.

Bel voor een afspraak 0800-7011 of uw tussenpersoon.

De ING Bank treedt op als kredietverstrekker.

ING  BANK
DENKT MET U MEE

Ga met je pen langs de juiste volgorde van de cijfers en teken een dier uit het water.



SELECTED USED CARS

VOLVO
for life



VOLVO'S FOR SAIL

KIJK OP WWW.VANVLIETCARS.COM VOOR HET AANBOD.

LEDEN VAN WSV 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 van de Evenementencommissie

Programma 2010

De Evenementencommissie is het nieuwe jaar begonnen met de nieuwjaarsreceptie op zondag 3 januari.

Daarna hebben we weer drie zondagmiddagen gepland onder de noemer van even bijpraten in de *Bonte Os*, tussen 14.00 uur en 17.00 uur.

Zondag 31 januari Bob Dekkers zorgt voor glühwein.

Zondag 28 februari We gaan een strandwandeling maken, we verzamelen om 12.00 uur bij de *Bonte Os* en zijn ongeveer om 14.00 uur terug. Vanaf 14.30 uur is iedereen weer welkom voor een praatje of een kop erwtensoep.

Zondag 28 maart Gezellig bijpraten.

De openingstocht staat gepland in het weekend van 8 en 9 mei. Het programma moet nog uitgewerkt worden en hoort of leest u later.

In de najaarsvergadering van 26 november is aan de orde gekomen dat onze vereniging in het voorjaar van 2011 50 jaar bestaat. Wij willen daar graag een feestje voor organiseren, maar hebben wel wat extra mensen en ideeën nodig. Lijkt het u leuk om hierover mee te denken, laat het mij of het bestuur weten.

In de vergadering van 26 november hebben we afscheid genomen van Teun Baas als voorzitter van de Evenementencommissie, Teun heeft veel tijd en energie in deze groep gestoken. Het was voor mij een plezier met hem en Marian samen te werken en we zullen als commissie zeker nog wel eens een beroep op hem doen. Hij heeft dat al toegezegd. Teun heeft zich ook aangemeld om mee te denken over het jubileum. De vergadering heeft Hennie Daniëls als nieuw lid aangenomen. Ik ben daar blij mee.

Trudy Intres.



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

Jachtwerf van den Berg 



Nieuwe 20 ton's jachtenkraan

- ✓ Mei, Juni en Juli 10% korting op onze hellingtarieven
- ✓ Zware bootstoelen met extra steunpoten voor zeilschepen
- ✓ Speciale mastenkraan voor op- en afmasten op de wal
- ✓ Informeer vrijblijvend naar de tarieven en mogelijkheden

Munnikenweg 6A – 3214 LK Zuidland
 0181 - 452151
 Fax - 453369
 06 - 30038312
 jachtwerfvandenberg@voornenet.nl

WSV-Haringvliet present bij Nederlandse Club Kampioenschap (NCK) 2009

Onze vereniging heeft op 17 oktober 2009 deelgenomen aan de NCK 2009 dat werd verzeild op de Maashaven te Rotterdam. Ons team werd samengesteld door teamcaptain Kees Don en bestond verder uit Marene Ammerlaan, Martine Polderman, Alex Schakel, Robert Douma, Jan Roggeveen, Martin Baas en Rob de Vries. Bij elkaar wel een paar eeuwen zeilervaring in hardzeilen met eenheidsklassen en IRC/ORC. Echter clubracen is een geheel andere discipline van het wedstrijdzeilen.

Bij teamzeilen varen steeds twee verenigen tegen elkaar in ieder twee boten. De boot die als vierde over de finish gaat bezorgt zijn vereniging de laatste plaats.

Je kunt begrijpen dat dit heel iets anders is dan de gebruikelijke manier van wedstrijdzeilen. Dus besloten wij het één en ander serieus voor te bereiden. Zo is er in Lelystad op 26 september 2009 door het selecte gezelschap getraind op twee Maxfun's 25 die door de importeur ter beschikking werden gesteld. Tijdens de kampioenschappen wordt met een basisboot gevaren zonder genaker.

Het was een prachtige nazomerzaterdag met een zonnetje, echter zonder een spatje wind. Niettemin heeft iedereen genoten en een beetje beter gevoel gekregen voor deze race-monsters pur sang.

Verder is er een avond georganiseerd om beter inzicht in de gewijzigde Regels Wedstrijdzeilen 2009-2012 te krijgen. Daartoe is op 8 oktober 2009 Pauline Wilmink, docent van het KNWV, uitgenodigd. Zij gaf een heldere presentatie en heeft ons de nodige tips en trucks bijgebracht. Daarbij groeide bij ons het besef dat de wedstrijd al begint, voordat er reglementair is gestart.

Zo leerden wij theoretisch de wederpartij voor de start al te verdringen, weg te brengen en op het randje van het reglement een straf te bezorgen. Verder zijn de meest voorkomende vaarsituaties uit het Callbook for Team Racing de revue gepasseerd.

Op zaterdag de 17^e werd er in vier Poules met vijf verenigingen gezeild. Uit elke Poule zouden de beste twee doorgaan naar de finales op zondag.

Haringvliet, was in Poule A geloot, tezamen met de RZV Rotterdam, Aegir Rotterdam, Groninger Studenten Mayday en de Kon. Ned. Zeil en Roei Ver. De Maas.

Helaas is ons team er niet in geslaagd de finales op zondag te bereiken, Aegir en de RZV gingen wel door. Het niveau was voor ons te hoog, maar we weten nu waar we staan in deze voor ons jonge discipline.

Er waren vele toppers zoals Nic Bol en Henry met haar familie Bos van de RZV (tevens lid van onze vereniging), maar ook het team van W.V. de Braassemermeer met Carolijn Brouwer, Mandy Mulder en Sven Coster. De RZV leek even op weg naar een dubbele stunt.

In de halve finale tegen de K.W.V. De Kaag (winnaars van 2008) keek de RZV in de



'best of 5' serie tegen een 2-0 achterstand aan. Een finaleplaats leek in de "pocket" voor De Kaag, die tot dan toe sterk voeren, maar de RZV presteerde het schijnbaar onmogelijke en won drie ware thrillerraces achter elkaar, waarmee zij doorgingen naar de finale en niet De Kaag. De Kaag moest voor de 3e plek strijden met de verrassend sterke W.V. Aalsmeer (die onder andere de KR&ZV De Maas, winnaars van 2007, elimineerden).

Ook dit werd een 'vijfsetter', maar nu won De Kaag dan toch; brons voor de kampioenen van vorig seizoen. De finale was zinderend spannend. Het publiek op de volle tribune stond op de banken om te zien hoe de RZV zich opnieuw op een 2-0 achterstand liet varen.

Met de stunt van de halve finale in het achterhoofd gaven de RZV fans de hoop niet op, en terecht. De RZV won de 3e en 4e race, zodat de 5e race de winnaar zou bepalen. Deze werd pas vlak voor de downwind finish besloten. De beide Braassem MaxFun 25's kropen plots tussen beide RZV boten uit en lieten zich niet meer klemvaren. Een 1-2 voor de Braassem; dus kampioen!

Wat opviel was hoe het evenement ondanks het succes van de editie 2008 opnieuw op alle vlakken de vorige editie overtrof. Nog strakkere organisatie, meer spraakmakende deelnemers, meer enthousiast publiek op de tribunes en weer hoger niveau races.

De organisatie verwacht, door het succes, voor 2010 opnieuw een grote hoeveelheid inschrijvingen. Volgend jaar zullen daarom voorrondes georganiseerd worden door het Nederlandse Watersportverbond. De succesvolle teams daarvan, mogen het in het finale weekend in Rotterdam opnemen tegen de eerste acht teams van dit jaar, nl. Braassem, RZV, Kaag, Aalsmeer, De Maas, Aegir, Haarlem, Kurenpolder.

Op 9 december 2009 hebben wij de NCK geëvalueerd en een nieuw plan voor deelname 2010 gemaakt.

Zo hebben we ons voorgenomen vanaf maart



minimaal drie avonden te oefenen in de RS jeugdboten waarover onze vereniging kan beschikken. Ambitieuze als we zijn, beseffen wij dat we alleen meer succes kunnen krijgen als we er meer voor doen. De andere deelnemende verenigingen houden trainingen, competities en selectie wedstrijden. Uiteraard willen wij de Braassem van harte feliciteren met het kampioenschap, knap gedaan.

Bovendien willen wij het Bestuur bedanken voor haar medewerking en rest mij alle teamleden te bedanken voor de prettige sfeer en het plezier dat we hebben gehad.

Met sportieve groet,
Rob de Vries.

BoekenBoot

Aarden op Zout

Auteur: Ruth Gerritse en Mark van 't Woud

Uitgeverij: de Alk & Heijen Watersport

ISBN: 978-90-5961-0828

Prijs: € 19,90

In 2002 gooien de auteurs van dit boek, na jaren van voorbereiding, de trossen los en beginnen zij aan het avontuur van hun leven. Met een flexibele planning, een open vizier en de vurige wens om een aantal van de mooiste plekken op aarde te verkennen, zeilen zij zes jaar lang rond de wereld. Ze brengen maanden door in de totale eenzaamheid van Patagonië, ze varen om Kaap Hoorn en zwerven over de Stille Zuidzee. Al snel blijkt de reis veel meer dan een zeiltocht alleen. Een jarenlange droom wordt dagelijkse realiteit, perspectieven veranderen en met de eindeloze horizon voor de boeg leren Mark en Ruth over kansen, keuzes en aanpassingsvermogen. Hun persoonlijke verhaal biedt een kijkje in de nautische keuken van een nieuw leven.

Voor u gelezen door *Alda Langstraat*.



Evert Peelen Jachtservice v.o.f.

onderhoud - reparatie - restauratie - installatie

halen/brengen van schepen van/naar iedere bestemming

Vaargeul 136 3224 CW Hellevoetsluis

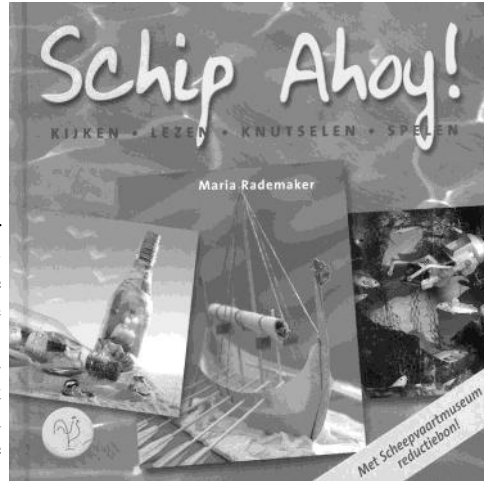
telefoon/fax: 0181-315754 mobiel: 06-22776943

www.zeezeilreizen.nl

Schip Ahoy!

Auteur: Maria Rademaker
Uitgeverij: Tirion Uitgevers Baarn
ISBN: 90-213-3224-8
Prijs: € 12,95

Scheepvaart en zeemansleven staan voor jullie gelijk aan verre reizen, grootse ontdekkingen en spannende avonturen. De werkstukken in dit boek geven alle ruimte om deze interesse creatief vorm te geven. Fraaie scheepsmodellen laten in vogelvlucht de ontwikkelingen in de scheepvaart zien. Het bordspel Schateiland doet de tijd van de zeilvaart herleven met tropische eilanden, piraten en verborgen schatten. Ook kunstig knoopwerk en het sloopje-in-de-fles hebben in dit boek een plaatsje gekregen. De inleidende teksten en het matrozen ABC verrijken een ieder, jong of oud, met vele wetenswaardigheden over de fantastische, veelzijdige wereld van de scheepvaart.



Voor jullie gelezen door *Alda Langstraat*

**Als u een net pak zoekt voor de Zuidpool,
bent u rijp 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 beschermende vaarkleding zoekt voor zuidpool-condities 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



BIJ KONINKLIJKE BESCHIKKING
HOFLIVERANCIER

Interview met leden

'Laten we zelf een schip bouwen', de bewogen bouwgeschiedenis van de Pietje van Kan.

Je kon hem niet missen, het afgelopen seizoen, die stoere witcrème romp met robuuste kajuitopbouw aan de passantensteiger met de witbehaarde kop van de schipper en de rijzige gestalte van de schipperse. In de clubhavens van WSV Haringvliet groeit een Goeree 1270 motorsailor nu snel naar zijn voltooiing. Het verhaal van de *Pietje van Kan* van Marleen en Frans Vanderwilt.

In de roef snort het elektrisch kacheltje. De winter nadert. Frans Vanderwilt beoefent met de laptop op de kajuittafel zijn journalistieke stiel. Marleen reist op en neer naar Den Haag voor haar onderwijswerk op de ROC. Voor niks gaat de zon op, laat staan een schip te water van ruim dertien meter. Ze zijn niet het enigsten in de club met zelfbouw-aspiraties, maar elk bouwproject heeft een boeiende geschiedenis. Het codewoord van deze klus is *'doorzettingsvermogen'*, want Frans en Marleen bouwen al vier jaar lang gestaag door, terwijl hun schip volgens de oorspronkelijke plannen allang had moeten varen. 'We moeten zelf een schip gaan bouwen', zei Marleen, nadat ze niet tevreden waren over het aanbod van motorsailors van rond de twaalf meter. Dat was bijna vijf jaar geleden. Hun stalen Koopmansjacht, waar ze 35 jaar mee hebben rondgetrokken, was net via internet verkocht aan een Italiaanse schoolmeester op Sicilië. Die was reuze in zijn nopjes met deze slankgelijnde Nederlandse stalen klassieker. Als je dan als eind vijftigers een nieuw schip gaat zoeken waar je nog jaren mee vooruit wilt en waar je zowel op de Europese rivieren als in de kustwateren mee wilt varen, dan kies je al snel voor een motorsailor. 'Maar het was het



allemaal net niet', vertelt Frans Vanderwilt. 'De meeste schepen zijn gebouwd voor een bemanning van zo'n zes koppen en hebben dus teveel kooien en een goeie combinatie van zeil- en motorschipkenmerken is eigenlijk niet voorhanden. Of je krijgt een motorboot met teveel stuurhuis en een onderbe-deeld tuig. Of je krijgt een zeilboot met een armetierig stuurhutje erop geplakt. Vanaf 15 meter is het aanbod beter maar dat is met z'n tweeën weer lastig te handelen. Dus was het voorstel van Marleen de aangewezen weg. Tweeënhalf jaar dachten we over de bouw te doen.'

Wat er bij komt kijken

Van de winter wordt de technische installatie gecompleteerd, gaan de afwerkklatten op hun plek en wordt de besturing gemonteerd. Komend voorjaar zetten Marleen en Frans de kroon op het werk: de *Pietje van Kan* krijgt twee strijkbare aluminium masten (zelfgemaakt natuurlijk) en een gaffeltuig. En van de zomer: varen maar!

Hoe is het allemaal in zijn werk gegaan?

Met de vader van scheepsonwerper Olivier F. van Meer in hun vriendenkring, was de stap naar deze architect snel gemaakt. In zijn portfolio zat ook een foto van een motorbootje de Goeree en daar viel Marleen

meteen voor. Bij Van Veen Jachtbouw in Stellendam waren ooit al eens enkele Goerees van acht meter ingetimmerd, waarvan de casco's ook op dat eiland zijn gebouwd. Een apart schip met ronde ramen en een beetje eigenwijze neus. Later is ook een enkele Goeree van negen meter gebouwd en met die schepen zijn ze met succes gaan zeilen. Frans: 'Motorsailen is vaak zeilen met de motor aan. Dat is ook echt de bedoeling. Niet alleen op de motor of alleen op het zeil. Daar was de boot perfect voor.' Aanvankelijk lag er een tekening voor een schip van vijftien meter, maar dat ging ruimschoots boven hun budget van tweeënhalve ton. Toen kwam de lengte van 12,70 meter (43 voet) op tafel en ging Olivier aan de slag met het concept. Het vertrouwen in eigen kunnen hebben de Vanderwilts door schade

en schande opgebouwd door tientallen jaren in het Kanaal te klussen aan hun zelf ingetimmerde en getuigde Koopmans. Het schip waar ze lange tochten mee hebben gemaakt en waar ze ook zomers op woonden.

Frans heeft op deze Koopmans al eerder met hulp van Van Veen Jachtbouw een complete refit uitgevoerd. Voor het budget bleek het mogelijk voor de Goeree een begroting te maken, waarin het casco (in hout/epoxy) en de binnenbetimmering op basis van uitbesteding aan derden zou worden uitgevoerd, terwijl Frans en Marleen het tuigen en de techniek zelf zouden doen. Al snel kwamen ze erachter dat hout/epoxy niet zo waardevast bleek, omdat hout opgesloten in kunststof kan gaan werken.

Wim van Veen kwam toen met de suggestie om de romp te bouwen van schuim, glas en



'Frans en Marleen bouwen de romp van piepschuim'

epoxy. In zijn redenering moest kunststof op kunststof een stijf en sterk en supergeïsoleerd schip opleveren. Frans: 'Wij hebben steeds het volste vertrouwen in Wim van Veen gehad, omdat we uit eerdere ervaringen wisten dat hij niet alleen een casco kan afbouwen, maar ook (oudere) schepen compleet kan renoveren; hij heeft ons in contact gebracht met Brands Composites van Herman Brouwer in Stellendam, die voor deze bouwmethode (officieel met 'corecell-schuim') alle materialen kan leveren.

We zijn in oktober 2005 begonnen met de bouw van de romp en in februari 2006 was die romp klaar om te worden bekleed met glasmatten en via de vacuüm-injectiemethode in de epoxy te zetten. Bovendien hadden we ook al een kieldoos van glas en epoxy om een mal van piepschuim gebouwd en op de romp geplaatst. De romp maakten we op z'n kop in de hal van Wim van Veen van schuimlatten over een mal van computergestuurd, gezaagde MDF-hulpspanen. We hebben heel veel hulp van zeilvrienden gehad. Bij de bouw van het dek en de opbouw stonden we met tien man tegelijk de glasmatten op het schip in te soppen. Dat ging dus lekker snel', aldus Frans.

Een zelfgebouwd schip weerspiegelt natuurlijk voor honderd procent de wensen van de eigenaar?

Marleen: 'Omdat wij op het schip willen gaan wonen had ik natuurlijk behoefte aan een uitgebreide keuken met een groot fornuis. Daar hebben wij ook zitplaatsen voor ingeleverd. En nu we er wonen, bevalt dat ons prima. Alleen blijken de laatjes wat smal uitgevallen. Dat realiseer je je pas in het gebruik en niet als je met de ontwerper om tafel zit. Een wens was ook een grote natte cel, zodat we ons bij het douchen niet in duizend bochten hoeven te wringen.

Verder is de gastenkooi veel ruimer bemeten dan je op andere schepen tegenkomt, want we hebben gedurende de bouw een groot beroep gedaan op onze vrienden. Dan willen



'Olivier F. van Meer tekende de Goeree du Midi'

we ze ook comfortabel kunnen meenemen als het schip echt af is. En we hebben écht met de architect gesproken over de plek van de kattenbak.

Maar helaas is onze kat in oktober op het WSV Haringvlietterrein verdwenen.'

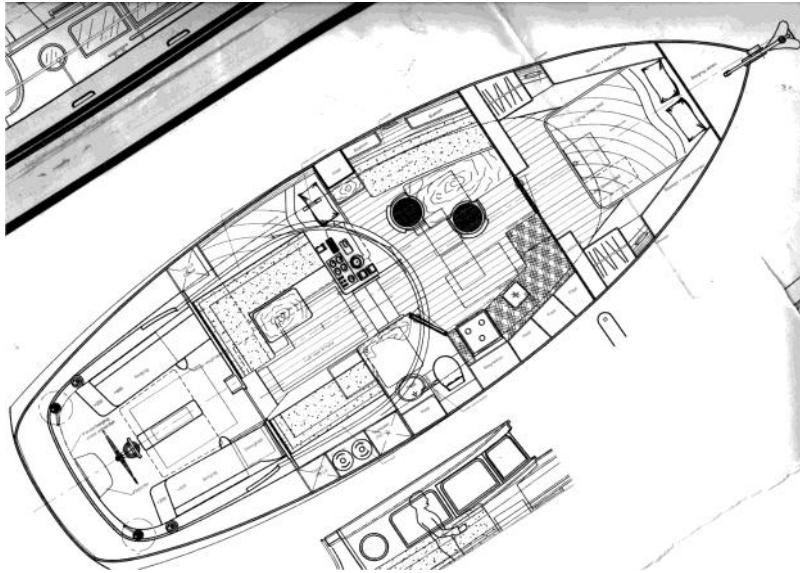
Vertraging

We leven voorjaar 2006. Na het draaien van de romp en het lamineren van de binnenkant, begint de vertraging.

Waarom het zomaar vijf jaar wordt?

Frans: 'Je zit dan met een leeg schip waar nog allerlei constructies in aangebracht moeten worden: de motorfundatie, hoofdschotten, spanten en stringers, tanks, kuipbanken en kuipluiken. Allemaal heel tijdrovend.

Net zoals het maken van dek en opbouw. Op zichzelf was dat niet zo ingewikkeld: we hebben de glasmatten en het schuim voor het dek, kajuit en stuurhut aangebracht op een positieve mal die is gemaakt door een scheepstimmerman. Dat dek hebben we vervolgens in de romp laten zakken en daarna met schuim en glasmatten een verschan-sing gemaakt, waardoor het dek aan de romp



‘Indeling: extra grote gastenhut’

werd bevestigd.

Willem Boender heeft het hele schip geplamuurd nadat wij het eerst weken en weken hebben staan schuren. Wat mij qua tijd het meest is tegengevallen, is het ontzettende vele werk dat gaat zitten in allerlei inbouw-elementen en in de afwerking.’

En daar zit voor Frans ook de les: ‘Als ik het nu opnieuw zou mogen doen zou ik zeggen: maak de mallen van romp, dek en opbouw bijna gelijktijdig en werk die dan achterelkaar af. Daarmee win je heel veel tijd.’

Tegen tegenslagen kun je je niet echt verzekeren, maar Frans en Marleen hebben wel een calamiteitenverzekering afgesloten voor het geld dat zij in verschillende stadia in hun bouwproject hebben gestoken.

Frans: ‘Alleen als de zaak in de hens gaat, krijg je je geld terug (als je tenminste een goede verzekering hebt).’

Hoe ga je om met jaren vertraging, dat zijn immers ook verloren zeiljaren?

Marleen: ‘Frans is de echte doorzetter. Ik heb die tegenslagen aanvaard. Maar ik ga

dan graag iets anders doen.

Ik kan niet continu met dat bouwproject bezig zijn. Daarom heb ik mijn onderwijs-werk weer opgepakt.’ Marleen bekent dat door hun leeftijd toch ook andere overwegingen een rol beginnen te spelen: ‘Je krijgt haast, want je denkt: straks hebben we allerlei gebreken en komt het varen er niet meer van. Voor je het weet is het klussen een vorm van leven geworden. Je moet ook erg je best doen om je sociale contacten te behouden.’

Goeree du Midi

Wordt 2010 het jaar van de vertrekkers?

Schipper en schipperse kijken elkaar aan.

Frans: ‘We willen wel echte waterbewoners worden, maar wij hoeven met dit schip geen weken of maanden op zee te zitten.

We varen om ergens naartoe te gaan. Dit schip biedt de mogelijkheden om ook op de binnenwateren te varen en zo steden of streken beter te leren kennen.

Maar we blijven wel lid van de club ook al gaan we langere tijden weg.’ Marleen haalt

nog even de praktische kant naar voren: ‘In 2010 willen wij onze flat ontruimen en ruim de tijd nemen om de boot uit te proberen. Dat zullen we grotendeels in Nederland doen, want er komen altijd problemen boven water. Maar met de architect hebben we goed doorgesproken wat voor soort reizen we willen gaan maken.

Zo is het een bijzondere Goeree geworden, namelijk een ‘Goeree du Midi’, want we

willen met de *Pietje van Kan* van de Middellandse Zee over het Canal du Midi naar de Atlantische Oceaan kunnen varen.’ ‘Ja, en dan naar Ierland hoppen’, valt Frans in, ‘want wij zijn het type toerzeilers dat niet graag hele lange trajecten vaart, maar als ’t mooi weer is varen we wél door.’

Henne Pauli.

Technische gegevens Goeree 1270 motorsailor

Lengte over alles	13,20 m
Lengte over stevens	12,67 m
Lengte waterlijn	12,23 m
Grootste breedte	4,31 m
Diepgang (100% beladen)	1,45 m
WATERVERPLAATSING	16,00 m ³
Kruiphoogte	3,10 m
Zeiloppervlak standaard tuig	69,11 m ²
Zeiloppervlak incl. topzeil	76,23 m ²
Genaker	64 m ²
Motor	Kubota BG serie (gemarkiseerd)
Geschatte bouwkosten	Tussen de 250.000 en 300.000 euro
Romp en dekopbouw	Corecell, Brands Composites Stellendam
Bouwbegeleiding/scheepsbetimmering	Jachtbouw Van Veen, Stellendam
Ontwerp	Olivier F. van Meer N.B.J.A. Enkhuizen

Wie is Pietje van Kan?

Dit schip dankt z'n naam niet aan een geliefde, oude havenmeester of een suikertante. De naam dook bij toeval op in het ezelsbruggetje dat hun toen 4-jarig zoontje spontaan bedacht toen hij het schip de *Aap van Jan* moest dopen van hun vrienden Aad en Marjan, voormalige leden van WSV Haringvliet.

‘Ik doop u *Aap van Jan*, Pietje van Kan. Ik wens u een behouden vaart, lekkere taart’.

Vanaf toen was duidelijk: als er een nieuw schip komt, wordt de naam *Pietje van Kan*. En zo geschiedde.

Ledenservice

Hoed u voor de zwarte brigade!

Hoed u voor de zwarte mannen van de Douane! U bent op een stralende dag lekker op de Noordzee aan het varen, u krijgt ongevraagd bezoek van vervaarlijk uitzierende lui in zwarte pakken, duidelijk gewapend, die met een rubberboot komen aanstuiven en vragen of ze even aan boord mogen komen. Geïntimideerd bent u dan al. Of ze even uw papieren mogen zien.

Die hebt u natuurlijk allemaal aan boord en ze liggen allemaal bij elkaar voor het grijpen, toch?

Ze twijfelen aan alles: bent u het wel? Even bellen of er nog boetes of belastingschulden uitstaan, misschien bent u zelfs wel voortvluchtig! Uit welke haven bent u vertrokken en waar bent u naartoe onderweg? Is dit uw boot wel? Hebt u over uw boot BTW betaald? Bent u eigenlijk wel in staat om hier te varen? Hebt u die marifoon al lang? Weet u de roepletters uit uw hoofd? Hebt u voor die marifoon ook een bedieningscertificaat?



Wanneer hebt u voor het laatst diesel ingenomen?

Is dat niet toevallig rode diesel en hebt u er ook nog een bonnetje van?

Ook al heb je alles keurig voor elkaar, het voelt toch niet helemaal prettig.

De mannen van de Douane doen natuurlijk ook gewoon hun werk en komen vast af en toe een vervaarlijke crimineel op het spoor.

Ze keken – bij ons aan boord tenminste – niet in de vuile was en zochten ook niet naar drugs of smokkelwaar. Ze vertelden over hun moederschip (de *Zeevalk* van de Kustwacht) en klaarden helemaal op toen ik vertelde over de KNRM. Ik mocht ze fotograferen.

Iets dergelijks overkwam ons ook een paar jaar eerder in Frankrijk. Vlak voor vertrek uit Duinkerken en daarmee uit Frankrijk deden we nog gauw even de afwas. Toen kwamen er drie lui op bootschoenen langs. Dat is pas werkkleding!, dacht ik nog. Of ze even onze papieren mochten zien.

Het eigendomsbewijs van de boot was nog maar een paar maanden verlopen, maar dat was toch fout. Bovendien hadden we de motor laten vervangen, dus dat was dubbel fout, want de oude motor stond nog op het eigendomsbewijs.

Dat was nog niet alles, want nu waren we vast ook nog crimineel. Zo voelden we ons tenminste behandeld. Hadden we wel een logboek met alle havens die we hadden aangelopen? We konden niet vertrekken voordat telefonisch in Rouaan ons doopceel



was gelicht.

Een uurtje later (ondertussen verliep ons tij!) was alles duidelijk. Ook nu werd niet aan boord gezocht naar verdachte zaken.

We kwamen eraf met een "amende" oftewel een boete, ter waarde van een uitgebreid etentje voor vier, voor dat foute eigendomsbewijs. We hadden het geld gelukkig cash aan boord, want er werd bedreigd met het aan de ketting leggen van onze boot als we niet konden betalen. 'Pfui!', zeggen ze dan in Frankrijk.

De hoofdman van het trio heb ik netjes een hand gegeven en hem bedankt voor de bijzondere ervaring.

Dat verbaasde hem enigszins. Maar ik had weer materiaal voor een stukje!

Michelle Blaauw – KNRM.

Varen doe je samen, na het seizoen een korte update.

Knooppuntenboekjes

Momenteel wordt hard gewerkt aan het actualiseren van alle Knooppuntenboekjes.

De bedoeling is dat deze bij *Boot Holland 2010* beschikbaar zijn. Het is dan ook weer mogelijk de boekjes als pdf-bestand van de vernieuwde website

www.varendoejesamen.nl te downloaden. Om de boekjes beter te verspreiden zijn er plannen om de oplage te verdubbelen en het aantal distributiepunten (watersportwinkels) uit te breiden.

Denk mee over de toekomst van de watersport in 2025

Het Watersportverbond, HISWA Vereniging en ANWB werken onder de vlag van Stichting Recreatietoervaart Nederland hard aan een Toekomstvisie. Deze organisaties zijn allen ook nauw betrokken bij Varen doe je samen!

Hoe ziet de watersporter, de watersport en het watersportland er in 2025 uit?

Wat zijn onze ambities en hoe kunnen die worden gerealiseerd?

Wat draagt de overheid, het bedrijfsleven en de watersporter bij aan het realiseren van dat toekomstplaatje?

Dat zijn de vragen die worden gesteld bij de Toekomstvisie Watersportrecreatie 2025.

U wordt uitgenodigd om mee te doen, mee te denken en mee te discussiëren. Dat kan via de speciale website: Denk mee over de toekomst van de watersport. Met deze visie willen deze partijen de belofte nakomen die in juni aan de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit is gedaan naar aanleiding van de publicatie van het advies van de **Taskforce** Versterking Recreatietoervaart.

De Minister is toen gevraagd nog geen besluit te nemen over de daarbij voorgestelde invoering van een '**watersportbijdrage**'.

"Eerst moet duidelijk zijn hoe de toekomst eruit ziet en wie welke verantwoordelijkheid daarbij heeft", aldus de gezamenlijke organisaties destijds.

Het is de bedoeling dat de Toekomstvisie gedragen wordt door de watersporter. Daarvoor worden brainstormbijeenkomsten, verdiepingssessies en achterbanraadplegingen georganiseerd.

Aldus Hylke Steensma, Projectleider van Varen doe je samen!

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN): www.srn.nl

Corrie Kaslander.

Algemene Gedragscode voor de Watersporter

Een enquête onder de leden van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPvW) heeft uitgewezen dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Om te voorkomen dat dit tot strengere wet- en/of regelgeving leidt, hebben wij deze Algemene Gedragscode voor de Watersporter opgesteld, met daarbij de gedachte: "Wie de schoen past, trekt hem aan". Het NPvW is van mening dat u medewatergebruikers kan en mag wijzen op het naleven van deze gedragscode, tenzij uw eigen veiligheid daardoor in gevaar komt.

Veiligheid

Goed Zeemanschap is de grondregel; als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan.

- Denk altijd aan uw snelheid en houd voldoende afstand.
- Ken de uitwijkregels en reageer dus tijdig; óók bij het zien van een A-vlag (duikers te water!).
- Besteed onder alle omstandigheden aandacht aan uw eigen zichtbaarheid en uitzicht. (beperkt zicht / dode hoek).
- Wees voorzichtig met alcohol, hanteer dezelfde regels als in het wegverkeer.
- Onderken zowel de vaardigheden als de beperkingen van uw opvarenden, in het bijzonder bij slechte weer- en/of vaarcondities.
- Gasten aan boord altijd voorlichten over veiligheid: wijs op plaats en gebruik van EHBO-kist, noodsignalen, reddingsvesten, brandblusmiddelen en communicatiemiddelen. Waarschuw voor onder spanning staande trossen en/of lijnen.
- Luister regelmatig naar alle beschikbare weerberichten en handel hiernaar.
- Stop alle mechanische voortstuwingsmiddelen wanneer u afgemeerd ligt in een sluis.

Wellevendheid

Bied hulp in geval van nood!

- Maak geen onnodig lawaai zoals luidruchtige conversaties, te hard staande radio's.
- Wijs uw eigen bemanning niet luidruchtig terecht; geluid draagt ver op het water!
- Sta andere schepen toe langszij te komen; loop over het voordek van uw buurman om aan de wal te komen, tenzij anders is overeengekomen. Neem andermans trossen aan bij het afmeren, ook al komt men niet bij u langszij. Denk aan uw snelheid en pas deze aan de omstandigheden van het vaarwater aan; te hoge snelheid ontsiert iedere manoeuvre, zoals bij aan- en ontmeren in havens en uitvaren van sluizen. Tevens veroorzaakt een te hoge hekgolf grote overlast aan (wal)vissers, kleinere schepen, kano's en zwemmers. Ook beschoeiing en natuur hebben daaronder te lijden.
- Zorg voor correcte vlagvoering; natievlag neerhalen bij zonsondergang!

Uitrusting

- Draag een reddingsvest, dit geldt zeker voor kinderen. Zet kleine kinderen aan boord zo mogelijk aan een lijn.
- Luister voortdurend uit op uw marifoon; op de doorgaande hoofdvaarwegen altijd op het voorgeschreven/aangegeven kanaal! Zend indien noodzakelijk, kort en bondig.

- Laat uw noodsignalen, EHBO-middelen en brandbestrijdingsapparatuur regelmatig keuren!
- Zorg er voor geldende vaarreglementen (BPR) aan boord te hebben.
- Check voor vertrek altijd uw navigatie instrumenten en -verlichting.
- Zorg voor recente kaarten van het vaargebied. Werk ze zo nodig bij.

Milieu

- Werp geen afval overboord; medewatergebruikers zijn u dankbaar.

- Loos inhoud vuilwatertank en lenswater niet op het oppervlaktewater, maar loos dit bij een afgiftepunt.
- Honden uitlaten mag aangelijknd, maar ruim de uitwerpselen op.
- Verstoor geen dieren in natuurgebieden, betreed geen rust- of broedgebieden.

Samengesteld door de *Werkgroep Veiligheid van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie*, mei 2009.

Verzet tegen Deltahulpverbod voor Post Ouddorp

Een groep Zeeuwse watersporters is in verzet gekomen tegen het besluit van Rijkswaterstaat dat Post Ouddorp via VHF-kanaal 25 alleen nog hulp mag verlenen aan de scheepvaart op zee.

Post Ouddorp is opgelegd dat alleen nog zeegerichte communicatie mag plaatsvinden omdat communicatie in de Delta via dit kanaal teveel storing zou veroorzaken met de Volkeraksluizen die eveneens van VHF kanaal 25 gebruik maken.

Dit heeft gevolgen voor de coördinatie van de hulpverlening op het water in de Grevelingen en op het Haringvliet. De watersporters in de zeezeilvereniging PZV vinden dit een slechte oplossing.

In een brief aan het Districtshoofd Zeeuwse Delta van Rijkswaterstaat schrijven zij dat Kanaal 25 in de loop van de jaren voor elke watersporter in het Deltagebied een begrip is geworden. 'Vanuit de vuurtoren wordt door Verkeerspost Ouddorp letterlijk en figuurlijk een oogje in het zeil gehouden, ook op de Grevelingen en op het Haringvliet. Bijna dagelijks coördineert Post Ouddorp reddingen zoekacties. Ontelbaar zijn de marifoonchecks.

Is er onweer op komst, dan volgt de vuurtorenwachter waar de buien zitten en waarschuwt hij de watersporters. Deze extra ser-

vice behoort niet expliciet tot de taak van de vuurtorenwachters, maar wordt ondertussen door watersporters als vanzelfsprekend ervaren.

Post Ouddorp is voor elke watersporter de vertrouwde verbinding tussen het water en de wal. Kanaal 25 geeft de watersporter een veilig gevoel, zowel buitengaats als in de Delta, en wij vinden dat het zo moet blijven', aldus de protesterende watersporters. Zij betogen dat de storing met de Volkeraksluizen al jaren bestaat en dat er andere wegen zijn om dit op te lossen.

De PZV roept de andere watersporters in de Zeeuwse Delta op om dit protest te ondersteunen (zie modelbrief aan RWS op www.pzv-zeezeilen.nl).

Rijkswaterstaat wil uiterlijk voorjaar 2010 grote publiciteit geven aan het verbod om vanuit de Zeeuwse delta via kanaal 25 actief met Post Ouddorp te communiceren.

Henne Pauli.



Tel.: 0181-627882

NIEUW IN DE VESTING VAN HELLEVOETSLUIS OOSTKADE 38A

- ⇒ Voor al uw watersportartikelen
- ⇒ Schoenen Dubarry, TBS
- ⇒ Zeilkleding Pelle Petterson, Gill, Magic Marine
- ⇒ Vrijtijdsleding 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

Een passende naam voor uw boot (3)



Nog steeds benieuwd naar de achtergrond van een naam op een boot? Alda Langstraat ging in onze Heliushaven verder op onderzoek uit. Geweldig om erachter te komen hoe creatief bootliefhebbers kunnen zijn!

TogetHer Helius G 325

Januari 2004, Aletta en ik hadden elkaar net in december (her)ontmoet (we kenden elkaar al uit onze kinderjaren van de watersportvereniging op de Westeinder) en ik vroeg haar mee te gaan naar Boot Düsseldorf in Duitsland.

Gewoon vóór het vaarseizoen lekker bootjes kijken. En omdat dat dé beurs is waar eigenlijk alle boten tentoongesteld worden, zagen we diverse schepen die wij allebei leuk vonden. Maar, omdat wij allebei nog een eigen boot hadden (Aletta had een Victoire 22 de *Fantasy* en ik had een Friendship 28S de *Caldonia*) en we elkaar net weer ontmoet hadden, keken we alleen maar en hadden we geen enkele intentie om iets te kopen.

Wel liepen we onder andere langs de stand van Hanse Yachts en vonden die schepen allebei mooi en nog ruim ook. Uiteindelijk na een jaar besloten we in Nieuw Vennep samen te gaan wonen (in het huis van Aletta) en begonnen we erover te denken om mijn huis in Den Haag te verkopen. Hierdoor konden we serieus samen naar een andere boot gaan uitzien.

Zo voeren we in de vakantie van 2005 van scheepsmakelaar naar scheepsmakelaar om nieuwe en tweedehands boten te bekijken. Samen kregen we weer de Hanse jachten in beeld, die we begin 2004 al op de Bootshow in Düsseldorf gezien hadden en zo kwamen we uiteindelijk in september in Willemstad aan met mijn *Caldonia*, waar we deze enkele uren verruilden voor een proefvaart: eerst met een Hanse 342 en daarna met een Hanse 371. Daar werd verteld dat de Hanse 371 niet meer verkocht zou worden, omdat het nieuwe model eraan kwam: de Hanse 370.

We kregen als promotiemateriaal hier samen T-shirts met **Hanse 370** daarop geprint. Bootverkopers eigen werd er ons direct een aanbod gedaan dat we eventueel mijn *Caldonia* in konden ruilen, maar omdat mijn huis in Den Haag nog te koop stond konden we nog geen koop aangaan.

Eind december werd mijn huis verkocht en ging het balletje harder rollen. We wilden samen een Hanse 342 kopen. Zodoende zaten we begin maart 2006 in Medemblik.

Aangezien Aletta net daarvoor de st. Maarten regatta had gezeild, in een enorme Dufour met douche aan boord, wilde ze een grotere boot met ook een volwaardigere douche. Zodoende bestelden we samen onze Hanse 370, uiteraard met douche, en werd mijn Friendship 28S ingeruild.

En ja dan komt de leverdatum van de boot dichterbij en moet je er ook samen een naam voor verzinnen en je raadt het al: **We deden alles samen** om de boot te verkrijgen en zo hebben we haar



TogetHer genoemd en dat hebben we in grote letters op de zijkant staan en omdat we er samen alles aan gedaan hebben om de boot te krijgen hebben we achter op de boot wat spaties toegevoegd en staat daar **To get Her**.

Wij zeggen dan ook altijd '**Together to get her**'(samen om haar te krijgen). Om de boot te kopen hadden we een leuk plannetje en dat hebben we uiteindelijk op 20 juni 2007 gedaan, vlak bij ons huis in Nieuw Vennep.

Wij hebben al onze familie en kennissen een kaart gestuurd met voorop een foto van de boot met daardoorheen twee ringen afgebeeld. Het was onze trouwkaart en uitnodiging voor het kopen van de boot, alles in één, en ook in onze ringen staat: 20-6-2007 Together.

We zijn die dag met de boot vanaf de Watersportvereniging Residentie op de Westeinder (de Club waar Aletta en ik elkaar in onze jeugd al van kenden) naar het stadhuis van Aalsmeer gevaren en zijn daar getrouwd. 's Middags terug op WSV de Residentie hebben we onze trouwreceptie gegeven en de boot TogetHer gedoopt.

Marcel Blomsma en Aletta van Vliet, a/b TogetHer.

Om meer van onze verhalen te lezen kijk op onze Blog: <http://hanse.tuxmanro.nl/>

Boes *Helius G305*

Welke os kan ons iets leren?
BOES, BOES.BOES, BOES.
Boes is **de stripheld uit onze studententijd**.
Boes bekijkt de wereld op zijn klompen en op een zeer nuchtere manier.
Voor Boes zijn er geen problemen maar uitdagingen.
En iedere uitdaging wordt met een dosis droge humor opgelost.



Boes heeft twee kameraden:



Zijn vriendin *Dollie* de schildpad, onze bijboot



Zijn trouwe viervoeter, *Saffie*, de naam van onze Micro Magic.



Andre, Erna en Samantha van Naarden a/b Boes.

Luchtloper *Helius F421*

De naam *Luchtloper* zou gebaseerd zijn op een **bijnaam** die de Spanjaarden hadden bedacht voor een **schip van Lancelot** van Brederode.

We moeten teruggaan naar de 16e eeuw. We zijn dan bezet door de Spanjaarden en Margaretha van Parma is landvoogdes. Een aantal edelen is het niet eens met het bestuur en vooral de onderdrukking van de vrijheid van godsdienst.

Met name Hendrik van Brederode is een edelman die als calvinist strijdt tegen de Spaanse, lees katholieke, overheersing. Hendrik wordt ook gezien als een belangrijke drijfkracht achter het verzet van de Geuzen. Nu heeft Hendrik een halfbroer, Lancelot van Brederode. Deze Lancelot maakt onderdeel uit van het leger van Lodewijk van Nassau en is meer op het water actief: een Watergeus derhalve. Hij wordt door de Spanjaarden op het ene moment gezien in Zeeland en even later bij de Wadden. De Spanjaarden hebben voor die **snelle verplaatsing** van zijn schip geen verklaring en stellen dat het schip '**door de lucht loopt**', *Luchtloper* dus. Wij vonden dat wel een mooi verhaal.

Omdat dit inmiddels het derde schip is dat Ineke en ik samen hebben gebouwd, is het *Luchtloper III* geworden.

Joep en Ineke Willems a/b Luchtloper.



Horizon *Helius G307*

Zo'n 10 jaar geleden kochten wij een 12 jaar oude Dehler 34. De boot zag er mooi uit en scheen een prima zeiler te zijn. Alleen de naam van de boot had meer associaties met een bejaardenhuis dan met de watersport. Met die naam wilden we dus niet op het Haringvliet verschijnen. Dus aan de slag met het verzinnen van een andere naam voor onze nieuwe aanwinst. De voorwaarden die we afspraken voor de nieuwe naam van ons schip waren: de naam moest eenduidig zijn, positieve associaties oproepen en daarnaast moest het ook iets te ma-

ken hebben met water, wind, lucht of zeilen.

Ook moest de naam herkenbaar zijn in het Nederlands, Frans, Duits en Engels. Geïnspireerd door het reisverslag (met de titel: De horizon zeilde mee, dag na dag) van de eerste Nederlander, Herman Jansen, die solo om de wereld zeilde met zijn *Sounion*, een polyester zeiljacht van 9 meter, type Pionier van scheepswerf E.G. van de Stadt vonden we *Horizon* een mooie naam voor onze boot. Daar kwam nog bij dat ook onze Dehler een Van de Stadt ontwerp is.

Al pratend kwamen we met mooie voorbeelden van positieve gezegden met horizon als onderwerp:

- achter de horizon verdwijnen
- aan de horizon verschijnen
- je horizon verbreden
- achter de horizon ligt een paradijs dat je nu nog niet ziet
- achter de horizon van vandaag, wacht al het geluk van morgen
- het zit in onze aard om onder alle omstandigheden hoop aan de horizon te zien
- je houding bepaalt je horizon
- oud Chinees gezegde: Als de muren van je huis zijn omgevallen ben je wel je veiligheid kwijt, maar wat een horizon!
- is er nog nieuws onder de horizon?

Misschien weet u er ook nog een paar te verzinnen.

Wij hebben er geen spijt van dat we onze boot deze naam hebben gegeven en zeilen nog steeds met veel plezier met onze *Horizon*.

Hans & Yvonne den Hoedt a/b Horizon.



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

Voor al uw **professionele**
gereedschappen, ijzerwaren,
hout, parket- en laminaatvloeren.

*Uw hout wordt gratis op maat
gezaagd en thuisbezorgd!*

- Servicegericht
- Vakkundig personeel
- Prijsconcurrerend
- Uitgebreid assortiment

Moree vof Oostdijk 64, Hellevoetsluis
Telefoon 0181 - 31 24 15 Fax 0181 - 32 42 53

moree

PROFESSIEEL DOE-HET-ZELVEN

Uit de regio

Renovatie brug over de Haaven

De brug (de verbinding tussen de Oostzanddijk en de Westzanddijk in de Vesting van Hellevoetsluis) zou afgelopen najaar 2009 worden weggehaald.

De monumentale brug over de Haaven was niet meer in een hele goede staat. De brug had dan ook dringend onderhoud nodig.

Het gemeentebestuur heeft geld beschikbaar gesteld voor deze renovatie. Het onderhoud zou 19 oktober 2009 aanvangen. Met een dag uitstel gebeurde dit op dinsdag 20 oktober. Gewapend met fototoestel ging ik er even heen.

Men was in de nacht van 19 op 20 al vertrokken vanuit Dordrecht en over de Oude Maas en het Spui hierheen gekomen met een grote bak met idem grote bok erop en een duwboot *Broedertrouw* van de firma Van de Weer uit Dordrecht.

's Morgens om zeven uur lag het tussen de



sluisdeuren. Het tweede brugdeel (elk brugdeel weegt 40 ton) lag om elf uur keurig naast de eerste. Als je zo'n brugdeel ziet optillen krijg je nog meer te zien van het prachtige gietijzer. Het is werkelijk een monument.

Op een plaat aan de zijkant staat dan ook het jaartal 1881, gegoten door IJzergieterij Prins van Oranje te 's Gravenhage. 's Middags om drie uur is men weer vertrokken en wel naar Krimpen a/d IJssel, waar de brug door Hollandia bv. zal worden gerenoveerd.

Wij verwachten hem weer terug op 15 april

2010. Tot die tijd hebben we een noodbrug, welke alleen lopend kan worden gebruikt.

In mei van dit jaar zijn er informatiebijeenkomsten gehouden voor inwoners en ondernemers van de vesting. Tijdens die bijeenkomsten hebben o.a. watersporters hun bezwaren



geuit tegen een vaste noodbrug. De gemeente heeft geluisterd naar deze bezwaren en daarom gekozen voor een beweegbare noodvoorziening.

Bij deze variant wordt gebruik gemaakt van de bestaande hoogwaterdeuren. In gesloten toestand kunnen voetgangers (en fietsers met de fiets aan de hand) naar de overkant van de Haaven en in geopende toestand kan het scheepvaartverkeer onbelemmerd de Haaven in en uit.

Het gemotoriseerde verkeer zal omgeleid worden via de Amnesty Internationallaan en de Zoomweg. De omleidingen worden met borden aangegeven. Hulpverleningsvoertuigen kunnen zonodig gebruik maken van het fietspad rond het dok.

Hoewel er toch nog wel wat overlast zal zijn voor weggebruikers en schepen, wordt op deze wijze de overlast zoveel mogelijk be-

perkt. Het werk is erop gericht om op donderdag 15 april 2010 de gerenoveerde brug weer operationeel te laten zijn.

Rond die datum is het voor het terugplaatsen van de brug onvermijdelijk dat al het verkeer te land en te water nog eenmaal gestremd zal zijn. Het gemeentebestuur is trots op de renovatie van deze belangrijke monumentale verbinding in de Vesting.

De voortgang van de restauratie is te volgen op de website www.hellevoetsluis.nl via het menu Actueel/Werk aan de weg.

Joke van Vugt.

YAGRA jachtservice en -restauratie

Stationsplein 9 3224 AT Hellevoetsluis 0181-314748
www.yagra.nl info@jachtservice-reparatie.nl

Voor totaal onderhoud
en reparatie van uw schip.

- motoronderhoud
- polyesterreparatie
- houtwerk
- teak- / Marinedeck
- schilderwerk
- winterberging
- knippen & scheren
- professioneel poetswerk

Vanaf heden bij ons op het terrein gevestigd:
Bootcentrum Voorne Putten, gespecialiseerd op het gebied van speedcruisers.



Het voormalige marinehospitaal, gebouwd eind 17^{de} eeuw, door brand onherstelbaar verwoest

In het voormalig marinehospitaal in Hellevoetsluis heeft donderdag 26 november 2009 een zeer grote uitslaande brand gewoed.

Het gebouw is gedeeltelijk ingestort en moet als verloren worden beschouwd.

In het monumentale pand waren veertien appartementen gevestigd. Volgens een woordvoerder konden tientallen bewoners tijdens het gebouw verlaten. „We mogen de bewoners prijzen voor hun kordate optreden waardoor er geen slachtoffers zijn gevallen”, zei een woordvoerder.

De brand bedreigde nog enkele historische panden naast het verwoeste marinehospitaal.

De brandweer voorkwam met vier spuitwagens en twee hoogwerkers dat het vuur zou overslaan.

Ook heeft Martin Scherpenhuizen zijn blusboot ingezet. Bewoners van aangrenzende historische panden zijn eveneens geëvacueerd.

Alle bewoners zijn in eerste instantie in restaurant Aquarius van ons medelid Jan Wigman opgevangen.

In totaal zijn 52 mensen ondergebracht in Citta Romana en Cape Helius.

Ria Peelen

Het Bestek verschijnt 4x per jaar

Voor actuele informatie bezoek onze website

www.wsv-haringvliet.nl

INGE- VAREN JACH- TEN!

Verkoop van jonge jachten van de betere merken



Jachthaven Bruinisse
Jachthavenweg 72
4311 NC Bruinisse
T +31 (0)111 48 38 90
E info@houseofyachts.nl
www.houseofyachts.nl

De Noorse westkust

Het is geen geheim dat Riet en ik al jaren graag naar de Noorse westkust willen.

In 2005 kwam het er niet van i.v.m. nogal zware noordenwind en in 2007 trok de straalstroom een week voor vertrek naar Schotland waardoor de Engelse zuidkust ineens zeer aantrekkelijk werd.

In 2009 is de zomer ook in juni gevallen, maar of we nu naar Engeland of Noorwegen gaan maakt niet uit, sterker de weerkaarten geven voorzichtig aan dat Noorwegen wel eens rustiger weer kan krijgen dan het zuiden, We gaan dus noord.

Met een waarschuwing west draaiend zuidwest 6 vertrekken is echter wat veel gevraagd, dus wachten we tot dinsdagochtend. De verwachting is dan voor de eerste dagen zuid, zuidwest en west windkracht 3 tot 5 met mogelijk woensdag een zes.

Al direct op de eerste avond pikken we een bericht op van de kustwacht met waarschuwingen uitgegeven door het KNMI voor zware onweersbuien met windstoten tot 45 knopen (ongeveer windkracht 9). Alles wat wij er van gezien hebben zijn hele grote onweerswolken direct aan de kust. Omdat wij bij het vrijvaren van de shipping lane snel een heel stuk naar het noordwesten gezeild zijn, hebben we er geen last van gehad. Woensdag ter hoogte van Texel de beloofde zuidwest 6. Al voor de nacht hadden we een rif gezet, daarom was dat gelukkig geen probleem. De spinaakerboom gezet en de genua te loeverd, zodat we met de naar zuid gedraaide wind plat voor de wind naar het noorden kunnen sturen.

In de loop van de nacht is de wind weer afgenomen tot een 4 à 5 en kunnen we de genua weer helemaal uitrollen. Donderdagmorgen is ook het rif er weer uitgeschut. De wind inmiddels naar zuid 3 teruggelopen. We zijn op de Doggersbank aangekomen en zitten al aardig in ons zeeritme. Veel eten is er nog niet bij, maar een flink bord yoghurt met aardbeien gaat er prima in. We hebben geen van beiden last van zeeziekte, wel een knoop in ons maag en dan is dit prima eten. Vrijdag wekt Riet me al na twee uurtjes slaap. In de vroege ochtend zijn een aantal dolfijnen met *Shaula* aan het spelen. Dit is

altijd een fantastisch gezicht. Het duurde deze keer helaas veel te kort.

De navtex, waar we van een aantal meteorologische kuststations weerberichten op ontvangen, geeft voor de districten om ons heen (Outer Skaggerak, Duitse bocht, Thames en Dogger) een naar noordwest draaiende windkracht 5 tot 7. Het Noorse station en het enige station wat ons district (Zuid Utsira) meegeeft stuurt op vrijdag het weerbericht van woensdag, dus we roepen met de VHF Rogaland radio aan en vragen de gegevens per marifoon op. Een aardige dame stelt ons gerust, want aan de Noorse westkust wordt rustige zuidwesten en later westenwind verwacht en pas in de loop van zaterdag noordwest 5 à 6. Omdat wij nog maar 50 mijl van Skudeneshavn af zijn zeilen we de nacht door en bij het ochtendgloren zien we de vuurtoren Geitungen op het eiland Karmoy naar ons wenken.

Altijd als wij een vreemde haven aandoen is dat midden in de nacht. Riet wilde nu eindelijk eens een keer bij daglicht aankomen. Wat hiermee gelukt is. Dat we vlak voor de entree van de haven nog een geweldige stortbui met windvlagen over ons heen kregen telt niet mee. Ik was blij met de straatlantaarns die het geultje verlichten, want de sectorlichten waren niet te zien. Om 7 uur in de ochtend vastgelegd in Skudeneshavn na 460 mijl op de GPS log, want de waterlog geeft 30% te weinig aan. Die moet schoon gemaakt worden.

Het is een redelijk rustige tocht geweest met veel zuidelijke wind, de barometer varieerde maar weinig en we hebben de hele trip veel

zon en ook veel bewolking gehad. Toch een goed gebruik kunnen maken van de dit jaar aangeschafte zonnepanelen, al is het wel zaak om attent te blijven dus rond de middag even omhangen.

Na een paar uur slaap wordt het onrustig, want de weekeindezailers willen weg. De Noorse buurman is voor ons gaan peilen of er aan de kant voldoende water voor ons stond en dat was met 20 cm speling net het geval. Er is hier maar een verval van ongeveer 50 cm en het was bijna laag dus trossen los en *Shaula* op het vrijgekomen plekje aan de wal gelegd.

In Noorwegen kan je in ongeveer iedere plaats gebruik maken van openbare toiletten en douchegelegenheden. Nu is Riet zeer verknocht aan onze eigen douche, maar wil JP graag dat we indien mogelijk gebruik maken van de voorzieningen op de wal. In Skudesneshavn was die werkelijk prima, splinternieuw en schoon, dus liet Riet zich overhalen om aan de wal te gaan douchen, Staat ze daar helemaal klaar om onder de

douche te stappen komt er geen druppel water uit de kraan. Spitse oren horen geluid in het aangelegen toilet. Snel weer aangekleed en de vriendelijke Noorse mijnheer in haar beste Engels gevraagd of hij wist hoe de douche werkte. Dat hoeft je die man maar een keer te vragen en jawel samen het douche hok in waar hij Riet heeft voorgedaan hoe de sensor werkt. Wist Riet veel dat het zo simpel was. Daarna heerlijk gedoucht.

Vooralsnog zijn we de enige Nederlanders. Dat verandert zondag, want dan komt de *Tarpan* uit onze vereniging de haven binnenlopen. We hebben hun reisverhalen in het clubblad wel gelezen, maar nooit kennis gemaakt waarvoor het nu de gelegenheid is. Anja en Bram zijn een week eerder vertrokken en hebben ook vijf weken vakantie, zij hebben Stavanger, de Lysefjorden en de beklimming van de Prekestole al gedaan en zijn nu op weg naar het noorden, Avaldsnes wat vroeger een Viking hoofdstad geweest is en dan door naar een eilandje voor de kust en het eiland Utsira.



Maandagmiddag komt de *Hotse Hiddes* uit Lauwersoog binnen met Marlies en Joost aan boord. Zij zijn al vanaf begin juni in Noorwegen en zijn nu weer op terugreis. Wij kennen Marlies en Joost van een van de CAM races. Dinsdag gaan we allemaal weer verder: *Tarpan* noord, *Hotse Hiddes* naar het eiland Kvitsoy en wij naar Stavanger en de Lysefjord.

Na een rustige 17 mijl achter onze genua aan gezeild te hebben zijn we in Stavanger aangekomen. Daar bleek de haven in het centrum inderdaad een zeer onrustig gebeuren, dus hebben we de steigers aan het eiland Solyst opgezocht. Dit ligt recht tegenover de stad en is met de bijboot maar vijf minuutjes varen. Nietsvermoedend aan een mooie T-steiger aangemeerd en op zoek gegaan naar de havenmeester of iemand die daarvoor door wilde gaan. Uiteindelijk blijkt dit een privésteiger te zijn en is het geen bezwaar om daar te blijven liggen.

De Zodiac opgeblazen om naar de stad te gaan en dan blijkt dat het harde binnendek en de daarmee verbonden V-bodem te lekken. Na wat gepruts hebben we de boosdoener gevonden, maar dat betekent niet dat we nu een goed ventiel hebben. Het lekt zonder drastische maatregelen zoals afkitten met sikaflex. We doen het maar zonder hard binnendek. De vaareigenschappen vallen nog best mee, maar met de regen die we toch regelmatig hebben, is het wel vervelend dat er geen hard binnendek meer in zit, waardoor het water door het bootje klotst.

Voor donderdag wordt er een echte storm verwacht en de eigenaar van de T-steiger komt ons melden dat we daar met ons schip niet kunnen blijven liggen. Hij vertrouwt zijn eigen steiger niet. Het komt maar eens in de 10 jaar voor. De Noren weten zelf ook niet hoeveel wind er gaat staan. Op dat moment is het nog rustig. We hebben verhaald naar een servicekade aan de wal. Hier liggen we met de kop op de verwachte windrichting prima.

Donderdag op vrijdagnacht heeft het inder-

daad een paar uur een dikke 7 bft gewaaid. Zaterdag morgen klaart het weer zoals verwacht geweldig op en met de zon al op zijn we naar de Lysefjord gevaren. Het is ongeveer 12 mijl naar de ingang van de fjord en dan nog 6 naar de Prekestole.

Bij de ingang van de fjord is het maar 15 meter diep en dat verklaart waarom je de fjord invarend stroom tegen hebt van al het zoete water wat aan alle kanten van de bergen stroomt. In de fjord vaar je tussen rots wanden van zo'n 600 meter hoog, terwijl het dan ook nog tussen de 250 en 480 meter diep onder ons is.

Als je onder de Prekestole vaart en omhoog kijkt, dan zie je op de rand van de Prekestole speldenprikjes die zich aftekenen tegen de lucht, pak je de kijker dan blijken dat mensen te zijn die enthousiast naar ons zwaaien. We zijn in deze overweldigende natuur zelf natuurlijk ook maar een speldenprik. Natuurlijk kan je naar het eind van de Lysefjord varen.

Met de verwachting (SO 5-6) in het achterhoofd zijn we naar een ankerplek in de Holfjord gevaren waar we op 15 meter diep water naast een Engels en een Pools schip prima gelegen hebben. Maandag wordt het weer nog beter en zijn we naar Jorpeland gezeild met in vlagen een dikke 7bft achterin. Bij het aanvaren van de haven op halve wind vond Zodiac het nodig om op z'n kop te gaan liggen. Er lag natuurlijk niets in maar je schrikt toch wel even. Een prima aanlegmanoeuvre aan een splinternieuw gastensteiger was wel een wijntje waard. Toen de bui over was gewaaid bleek dat we ook nog vlak bij de bus naar het vertrekpunt van de wandeling naar de Prekestole lagen.

Morgen dus vroeg uit de veren om ook boven op de rots te staan die we vanaf de fjord hebben gezien. In de diverse beschrijvingen heeft men het steevast over een pittige wandeling van ongeveer twee à drie uur. Nu zijn Riet en ik geen geoefende klimmers, maar om deze tocht nu een wandeling te noemen gaat ons wel wat ver. Het is dat we goede

wandelschoenen hebben, want hoe de mensen op gympen of sandalen door sommige stukken heen komen snappen wij niet. Je moest soms over behoorlijke rotsen klimmen die glad zijn van het water en mos.

Voor Riet was het zo zwaar dat zij op het eind van de klim al last had van haar kniebanden en toen moesten we nog terug door diezelfde rivierbedding. 'Chapeau' want ze heeft het gehaald maar ligt daarna wel op

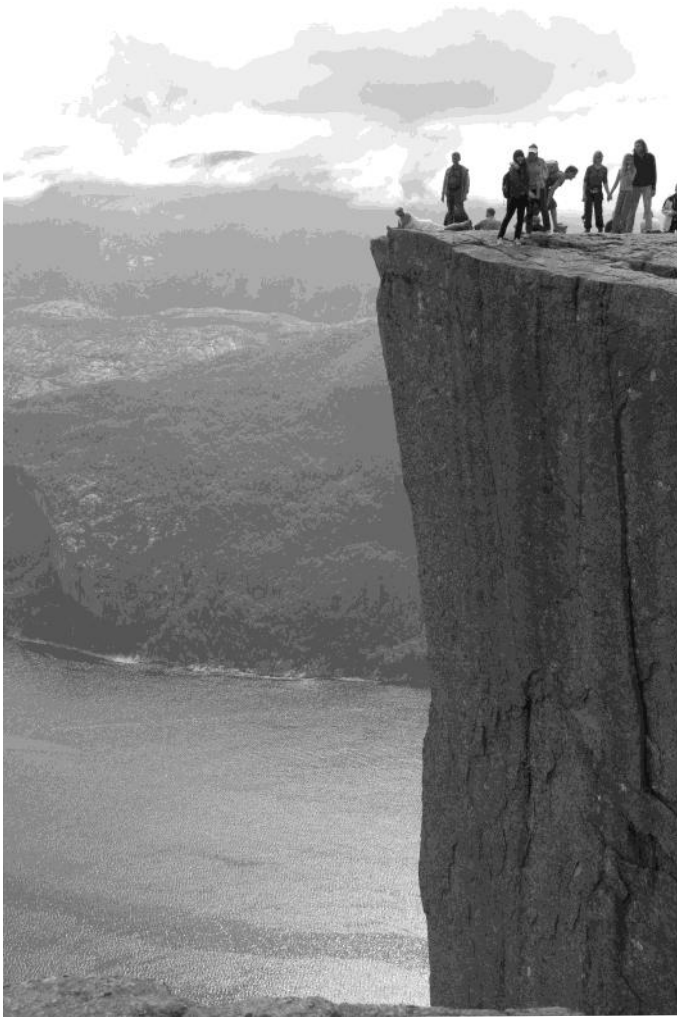
bed met arnica op haar knie. De twee à drie uur klopt wel. De zwaarte zal door Vikingen geschat zijn.

Het is de moeite waard: wat een prachtige natuur zie je daarboven, niet alleen aan het eind als je inderdaad ruim 600 meter boven de fjord staat, maar ook gedurende de hele klim loop je van het ene prachtige vergezicht naar het andere. Bergmeren die ver onder je liggen met een daaruit stromende beek met

watervallen en dat alles nog honderden meters boven zeeniveau.

De dag na de beklimming van de Prekestole wordt een rustdag. Met de knie van Riet gaat het dank zij arnica veel beter en met een wasmachine in de buurt werd *Shaula* ineens een droogboot. Het is de eerste dag dat het de hele dag prachtig warm zomerweer is en dat terwijl we alweer tweehalve week op vakantie zijn.

Weliswaar ontvang ik hier ongeveer 10 wifi stations, maar ze zijn allemaal netjes afgeschermd dus gaan we ouderwets naar de bibliotheek om van internet een weerbericht te halen wat er goed uit ziet, dus morgen naar het eilandje Klosteroy waar een beroemd klooster staat. "Utstein" stamt nog uit de vroege middeleeuwen en we verwachten dus dikke muren en een gracht. Dat wordt dus het plaatsje Tau, we hebben



weer eens windje 5 in de kont en dan begint de gesleepte rubberboot toch te protesteren. Toen het vervolgens nog ging regenen ook hebben we de bestemming aangepast. Aan de kop van de steiger liggen we nu met een prachtig uitzicht naar achteren.

De volgende dag komt er een Nederlander buurten die al 25 jaar in Noorwegen woont. Hij gaat in de winter het liefst naar warme streken en vaart dan met een paar vrienden de boot daar naar toe. Toen ik hem vroeg waarom er alleen in Stavanger autoverhuurbedrijven zijn antwoordt hij dat ik het maar eens bij de lokale werkplaats moet proberen. Zo gezegd zo gedaan en jawel voor 500 kronen hebben we een oude maar keurige Mercedes gehuurd. Zoals altijd is het achterland hier prachtig, je rijdt over behoorlijke wegen langs de mooiste meren.

Van Tau naar Ardal en van daar naar Hjelmeland is een fantastische tocht en TomTom doet het ook hier weer uitstekend al kan het stadscentrum nog wel 25 km van de werkelijke stad liggen. Het idee om de boot een keer te laten liggen en met de auto naar Noorwegen te gaan spreekt ons steeds meer aan. De Noor waar we de auto van gehuurd hebben verhuurt ook kamers voor 350 kronen per nacht en dat is natuurlijk niet duur. Je komt met de boot nu eenmaal niet het binnenland in en een auto huren is meestal beperkt tot één dag.

Van Tau varen we naar het eilandje Uskjo, niet ver van Stavanger, omdat onze neef Math maandag daar aankomt en met ons weer terug naar Nederland zal zeilen. Onderweg nog een zeehond gezien en we liggen in een prachtige en heerlijk rustige baai op 12 meter water voor anker. Maandag door naar Stavanger en deze keer in een box met de kop op de wind. Math hebben we de marina Solyst opgegeven, dus nu maar afwachten of hij met de door hem geplande KLM vlucht mee kan.

Om ongeveer 17.40 uur is Riet naar de weg gelopen en daar vindt ze Mathje met spullen op een rots. Hij probeerde ons te bellen,

maar ik was de Zodiac aan het schoonmaken en had de gsm niet bij mij. Omdat de weerberichten gunstig waren om dinsdag direct de oversteek te maken hebben we alles klaar gemaakt en de volgende dag om 11.30 uur trossen los voor de 360 mijl naar de waddeneilanden.

Uiteindelijk alles kunnen zeilen tot 15 mijl van de uiterton bij Vlieland, waar de wind af nam tot een magere 6 knoop. Toch doorgezeild en bij het passeren van de ton vindt de wind het prima, we konden de stroom niet meer doodvaren en dan is het tijd voor het motorzeil.

Volgens Mathje en mij wilde Riet gewoon bij licht Terschelling aanlopen. Na twee dagen en 20 uur met noordwesten- en westenwind variërend tussen 10 en 25 knopen (3 tot 6 bft) liggen we na 380 mijl vast in Terschelling en begint een prachtige dag met zuidwestenwind 5 en 's avonds 6. Dat kan ons niet meer deren.

Op Terschelling fietsen gehuurd. We nemen onze eigen fietsjes mee naar Noorwegen en terug en ze blijven heerlijk in de bakskist!!!!!!! Je kunt ook niet tobben: voor zeven euro per dag heb je een grote gazelle met 7 versnellingen. Elke dag fietsen en wat nu zo leuk is?

Wij zijn op het eiland na 15 augustus en jawel dan is het broedseizoen over en mag je overal lopen en fietsen. Geweldig! Kaart erbij gehaald. Wat gaan wij doen? Naar de Bosscheplaat. Vanuit West-Therschelling is dat een eind fietsen en op een gegeven moment houdt het op met het fietspad en wordt het lopen. We hebben het niet eens gered tot de eerste slenk, maar het was wel heel mooi. Prachtige heide en veel bloemen waar we de naam niet van weten. Het blijft een heel mooi eiland.

Na vier heerlijke dagen zijn we klaar om terug te gaan naar het zuiden. Onze burens (en jawel je geloofd het niet maar wederom uit onze eigen haven) gaan ook vroeg weg. De Huting die bij hen wil aanleggen gelooft eigenlijk de genoemde 04.30 uur niet, maar

wij horen ze vertrekken en zijn zelf vervolgens precies om 05.00 uur weg.

Het wantij bij de Scheurrak omdraaiten halen we helemaal met minimaal 70 cm onder de kiel. Het plan is om naar Den Helder te gaan. De wind is echter gunstig, dus door naar IJmuiden.

Eenmaal daar aan gekomen is de wind weg maar loopt de stroom weer mee, dus goed gemutst door naar Scheveningen, waar we dan om 23.00 uur aankomen. Scheveningen hebben JP en ik al heel lang niet meer aangedaan. We zijn benieuwd! Jammer maar helaas: de haven kun je prima aanlopen bij nacht maar je kunt er niet af zonder een havenmeester ontmoet te hebben, omdat alles met een pasje werkt.

Gelukkig ontmoet Riet een vriendelijke baas die zich over haar vuilniszak ontfermt. Om de stroom weer mee te hebben vertrekken we

om 08.00 uur op weg naar Hellevoetsluis waar we met de laatste wind van de dag om 15.00 uur bij de sluis aankomen. Op het Haringvliet voor anker en eindelijk met zoet water de hele boot schoongemaakt, want op de eilanden hebben we dat niet gedaan.

Hartelijke zeilersgroet,
Riet en JanPieter Flohil, a/b Shaula.

Cijfertjes:

- We hebben op de gpslog (de gewone log weigert dienst) 1078 mijl afgelegd.
- Zowel de heen als de terugreis vrijwel alles kunnen zeilen.
- Voornamelijk voor stroomdraaien toch nog 80 motoruren.

Jachtwerf van den Berg

Stalling:

- ✓ Hellingen tot 20 ton
- ✓ Winterstalling (binnen en buiten)
- ✓ Knippen en scheren
- ✓ Verhuur van DHZ ruimte

Levering & totaalonderhoud:

- ✓ Osrosebehandelingen mbv. HOTVAC systeem
- ✓ Polyester- en gelcoat reparaties
- ✓ Schilderwerk
- ✓ Teakdekken en betimmeringen
- ✓ RVS en aluminium las- en buigwerk
- ✓ Alle merken motoren, schroefinstallaties en saildrive manchetten
- ✓ Klap-, vaanstand- en boegschroeven
- ✓ Elektrische installaties

Watersportartikelen:

- ✓ Antifouling, verf en onderhoudsproducten
- ✓ RVS bevestigingsmaterialen
- ✓ Hechthout, teak, mahonie
- ✓ Alle merken apparatuur

Verkoopbemiddeling:

Informeel vrijblijvend naar de mogelijkheden



Munnikenweg 6A – 3214 LK Zuidland
0181 - 452151
Fax - 453369
06 - 30038312
jachtwerfvandenberg@voornenet.nl

JACHTSERVICE HARINGVLIET

- *Kranen
- *Winterstalling
- *Onderhoud
- *Reparatie
- *Inbouw

Deltahaven 73
3251 LC Stellendam

Tel : 0187 499319

GESPECIALISEERDE OPLEIDINGEN SCHEEPVAART - LOGISTIEK - INDUSTRIE

OPEN DAGEN EN LOCATIES
ZIE WWW.STC-GROUP.NL

<p>VMBO/MBO OPLEIDINGEN</p> <p>SCHEEPVAART EN TRANSPORT COLLEGE</p>	<p>HBO/BACHELOR OPLEIDINGEN</p> <p>DMS DIPLOMA MANAGEMENT STUDIE HOGESCHOOL DE ZEEVAART</p>	<p>MASTER OPLEIDINGEN</p> <p>STC-NMU</p>	<p>CURSUSSEN VOOR BEDRIJVEN/PARTICULIEREN</p> <p>STC B.V.</p>
---	--	--	---

ONDERDEEL VAN DE **STC-GROUP**

INFORMATIENUMMER: 010-44 86 000 • WWW.STC-GROUP.NL

Bestuur

voorzitter Helius G 320	Ad Brinkman	010-47 51 069 a.brinkman.wsvh@gmail.com
----------------------------	-------------	--

secretaris	vacature
------------	----------

penningmeester Helius H 519	Hans Ploeg	06-54 21 52 28 010-59 20 271 jrkploeg@gmail.com
--------------------------------	------------	---

hoofdredacteur Bestek	Ria Peelen	zie redactie Het Bestek
-----------------------	------------	-------------------------

havencommissaris	Martin Veerdig	zie Havencommissie Kanaal
------------------	----------------	---------------------------

havencommissaris	Joep Willems	zie Havencommissie Heliushaven
------------------	--------------	--------------------------------

adviseur Milieu en ARBO-zaken	Erik van der Laan	06-54 78 50 90 e.laan@wanadoo.nl
----------------------------------	-------------------	-------------------------------------

Administratie

administrateur Kanaal 105	Peter Naber	0181-31 00 72 fax: 0181-32 83 22 p.naber@hccnet.nl
------------------------------	-------------	--

Havenmeesters

Kanaal	Wim Olthoff	Havenkantoor 0181-31 54 76 harkan@kpnplanet.nl
--------	-------------	---

Heliushaven	Riet Ossewaarde	0181-32 46 67 06-36 32 48 65 zeilschool.de.zuidwester@hetnet.nl
-------------	-----------------	---

Geschillencommissie

voorzitter Kanaal 145	Jacques Bijvoet	078-674 55 92 j.bijvoet@chello.nl
--------------------------	-----------------	--------------------------------------

Helius E 221	Jan Bouwhuis	070-517 63 06
--------------	--------------	---------------

	Leo Determan	0181-41 60 82
--	--------------	---------------

Helius G 329	Renee Mahieu	070-32 74 247 06 22280055
--------------	--------------	------------------------------

Helius A 016	Paul van Zwieten	0180-42 59 65 p.zwieten5@upcmail.nl
--------------	------------------	--

Havencommissie Heliushaven

voorzitter Helius F 421	Joep Willems	078-65 10 979 luchtloper@planet.nl
penningmeester	Jan Leeninga	010-422 73 79 jhj.leeninga@zonnet.nl
technisch commissaris Helius A 013	Frits d'Achard van Enschut	010- 47 48 462 fda@smithholland.nl
projectleider steigers Helius C 059	Frank van der Vlies	0181-31 57 96 piet.vd.vlies@solcon.nl
milieu-arbo comm. Helius H 528	Hans van Crugten	06-127 26 429 sp263429@telfort.nl
coördinator zwh Helius B 042	Henk Ruhl	0181-32 62 57 henk_ruhl@hotmail.com
technisch commissaris Helius E 236	Cees Kegel	0181 -40 10 55

Havencommissie Kanaal door Voorne

voorzitter Kanaal 071	Martin Veerdig	0182-79 51 92 maro1@orange.nl	06-124 43 934
secretaris	vacature		
penningmeester Kanaal 13	Bob Dekkers	010-50 13 644 r.dekkers47@hetnet.nl	
technisch commissaris Kanaal 037	Willem Smith	0181-50 64 42 hanse350@gmail.com	06-477 73 706
coördinator zwh Kanaal 019	Erik Bastemeijer	0181-32 25 01 e.bastemeijer@planet.nl	

Evenementencommissie

voorzitter Helius B 043	Trudy Intres	0182-37 34 08 /06-44 420 433 intres2003@yahoo.com	
Kanaal 019	Jeffrey Johannes	0180-51 73 13 djeff@hetnet.nl	06-121 08 104
Helius E 226	Hennie Daniëls	010 - 59 21 389/010 - 59 01 500 / 06 516 46 729 info@subsea.nl	

Jeugdcommissie		aquakidz@wsvharingvliet.nl
Voorzitter Helius G 328	Robert Douma	010-51 14 379 Douma@wxs.nl
Helius B 030	Peter de Weerd	010-22 05 811 peter.de.weerd@dnv.com
Kanaal 015	Arie Rijk	0181-32 37 56 a.rijk25@chello.nl
Kanaal 119	Mark Willemse	0174-51 82 28 06-51533277 mark.willemse@orange.nl

Redactie Het Bestek		redactie@wsv-haringvliet.nl
hoofd/eindredacteur Helius C 073	Ria Peelen	0181-31 57 54 riapeelen@planet.nl
redacteur Helius G 308	Alda Langstraat	06-22 19 79 30 fritsenalda@xs4all.nl
advertentie-exploitatie	Henne Pauli	06-51 39 33 09 info@hennepauli.nl
redacteur Kanaal 009	Joke van Vugt	0181-32 83 24 wouter.vanvugt@telfort.nl
samenstelling Helius F 406	Ed Stubenitsky	0181-40 41 90 ed.e.stubenitsky@hetnet.nl
illustrator Helius D 113	Bart van Leeuwen	010-42 23 664 bartelvanleeuwen@telfort.nl
website-coördinator Helius G 318	Roland Slagter	079-88 85 447 webmaster@wsvharingvliet.nl

Alle wijzigingen in uw gegevens doorgeven aan de administratie.
Ook alle verzoeken hieraan richten. Deze zorgt dat uw verzoeken bij de juiste personen terecht komen.

WSV Haringvliet
Postbus 26
3220 AA Hellevoetsluis

Wij verzoeken u vragen uwerzijds per telefoon aan de administrateur te stellen:

Telefoonnummer 0181-310072

Bestuursmededeling

N.B.

Voor het verzenden van onze Nieuwsbrief hebben we uw actuele e-mailadres nodig. Onze administrateur heeft u tegelijk met uw rekening voor 2010 een apart verzoek gestuurd om uw gegevens te updaten.

We willen graag weten welke Commissie- of Bestuursfunctie u nu of in de toekomst wilt vervullen, of uw gegevens omtrent uw vaardigheden nog juist zijn en/of uw e-mailadres/ telefoonnummers en natuurlijk uw adres nog kloppen.

Stuur dit formulier retour als er wijzigingen zijn opgetreden!

Bestuur WSV Haringvliet.

Nieuwe leden

Norbert R.
Polderman-van Leeuwen M.
Breukel W.



Geen lid meer

Bal A.B.
Bos A.
H.M. Dekker-van Roon
Dikken S.E.
Dijkshoorn R.
Doornhein H.
Dorp D. van
Eck F.J. van
Haine E.
Holten H.R. van
Golen F. van
Goossens P.
Jongeling S.
Kant P.
Klepper A. de
Koole M.A.C.
Kulk T.C.

Louwerse J.C. van
Manche J.J.
Mulders P.H.
Nijmeijer T.L.
Pronk A.
Ronteltap-Dikken
H.N.
Ringelberg J.
Rot G. de
Schipper F.
Spaargaren J.
Stelloo C. jr
Swart R.
Timmerman M.A.
Verreck M.
Wedzinga-van der Stadt H.I.
Wiechers D.



Een goede start in 2010!



Goede wijn behoeft geen krans...

Veelzijdige jachtinterieurs, prefab meubels, profielen, lijstwerk, restauraties, refits, teakdekken, polyester reparaties, winterstalling, schilderwerk, jacht- en sloepenbouw.



Delta Industrieterrein - Nijverheidsweg 28 - 3251 LP Stellendam - the Netherlands
tel. (0187) 49 12 76 - fax (0187) 49 33 63 - e-mail: info@vanveenjachtbouw.nl

www.vanveenjachtbouw.nl

Hagoort Sails

CRUISING
TOURLINE

OFF SHORE
PERFORMANCE

RACE
HIGHTEC

Verbreepark 11 2731 BR Benthuisen tel: 079 34 22 641
www.hagoortsails.nl e-mail: info@hagoortsails.nl

