

**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 Enschut

Omslagontwerp

Bart van Leeuwen

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	3
Lopende agenda	4
Bestuursmededelingen	5
Kort uit de najaarsledenvergadering	10
Even voorstellen	12
Met dank aan	14
Nieuws uit het Kanaal	16
Nieuws uit de Heliushaven	17
Wie kan ons helpen aan de adressen van oudleden	19
Aquakidzzzzzz	22
Hoe beleefden Jeugdleden zo'n 40 jaar geleden de watersport?	25
Nieuws van de Evenementencommissie	30
BoekenBoot	31
Ledenservice	33
Uit de regio	37
Een storm, een springvloed en een ramp was geboren!	40
Interview met ereleden	42
Interview Wim Olthoff	45
De geschiedenis van WSV Haringvliet 1961-2011 (1)	47
Met de Shaula naar het noorden	52
Een passende naam voor uw boot	60
Jachtontwerper Gerard Petersen wil meer C2C in de scheepsbouw	64
De "Killerbox"	68
Adressen	73
Nieuwe leden/Geen lid meer	76

Sluitingsdatum Bestek 160 :**1 maart 2011**

Van uw redactie



WSV Haringvliet is jarig. Daar horen cadeautjes bij. De leden geven de Vereniging o.a. twee leugenbanken voorzien van inscripties van de gulle gevers, één voor het Kanaal en één voor de Heliushaven. Alles is dus op Engelse tradities gestoeld. Maar ook de leden krijgen cadeautjes. Bij dit nummer hebben we voor u een

Verjaardagskalender met illustraties van onze illustrator Bart van Leeuwen bijgevoegd. In deze kalender is de precieze verjaardag van onze Vereniging alvast ingevuld.

Wie verjaart, kent een geschiedenis met verjarende zaken. Problemen zijn verjaard, voorzieningen zijn verjaard, bepaalde inzichten zijn verjaard. U kunt dit lezen in de Geschiedenis WSV Haringvliet 1961-2011, geschreven door Gep Engler. In dit nummer kunt u het eerste deel lezen. Nieuwe problemen, nieuwe voorzieningen, nieuwe inzichten en nieuwe oplossingen dienen zich echter al weer aan. **Belangrijk blijft: Onderzoek alles en behoud het goede!** Naast een geschiedenis hebben we gelukkig altijd een toekomst. Hopelijk gaat WSV Haringvliet nog eens 50 jaar mee. Honderd jaar WSV Haringvliet zal ik helaas niet meer meemaken, misschien onze huidige Jeugdleden wel. De geschiedenis en de toekomst van onze Vereniging heeft ook te maken met de geschiedenis en de toekomst van Hellevoetsluis, het Haringvliet en de Watersport in het algemeen. Daarom besteden we in de komende vier Bestekken van het Jubileumjaar niet alleen aandacht aan de geschiedenis en de toekomst van de Vereniging, maar eveneens aan de geschiedenis en de toekomst van de historische Vestingstad, waar uw boot een ligplaats heeft, aan het water waar u zo heerlijk op kunt varen en de ontwikkelingen (realistische science fiction) waar u als watersporter, graag of niet, mee te maken heeft, kunt of zult krijgen. Gaat het Haringvliet toch een keer op een kier? Komen er eilandjes in het Haringvliet? Kunnen we straks langs Goedereede naar de Grevelingen varen? Wordt Hellevoetsluis uiteindelijk toch die Watersportstad met een hoofdletter? Hoe duurzaam wordt de watersport? Enz., enz., enz.!

In de Redactie verwelkomen we een nieuw Redactielid, Aileen Willemse (14 jaar), die de Jeugdrubriek van Alda Langstraat gaat overnemen. In de Jeugdcommissie heeft Brent Biesheuvel (15 jaar) zitting genomen en in de Jubileumcommissie (in het Jubileumjaar een extra Commissie naast de Evenementencommissie) versterkt Mike Willemse (17 jaar) de geleerden.

Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst!

Namens de Redactie, *Ria Peelen*, Hoofdredacteur.

Oproep

Voor de Redactie zijn we op zoek naar een nieuwe Advertentiebeheerder, een nieuwe Redacteur en een nieuwe Hoofdredacteur. De Hoofdredacteur zal ook zitting nemen in het Bestuur. Als u zich aanmeldt, zullen wij een gesprek met u hebben, u uitleggen wat het een en ander inhoudt en u de eerste tijd begeleiden/coachen, tenminste voor zover u dit nodig acht of hier prijs op stelt.

Van uw voorzitter

50-jaar jong!

Door de vroeg invallende winter met sneeuw en strenge vorst heb ik alle ambitie om actief watersport te bedrijven maar laten varen. Behaaglijk bij de warme haard en met een borrel bij de hand is het gemakkelijk het jaar af te sluiten.



Het afgelopen jaar is een bijzonder jaar geweest. Naast de “gewone” activiteiten, zoals lekker varen (je zou het bijna vergeten), hebben we in 2010 een heel aantal gedenkwaardige momenten gehad. Zo hebben we met de Gemeente Hellevoetsluis overeenstemming weten te bereiken waardoor we voorlopig weer 20 jaar in het Kanaal kunnen blijven; de Blauwe Vlag is toegekend en u hebt ja gezegd tegen de plannen voor een nieuwe Haven in het Kanaal. Dit alles is mogelijk geworden door uw steun en uw vertrouwen in het Bestuur, de gedrevenheid en inzet van de Commissies en die van vele andere vrijwilligers. Ook het komend jaar staat ons weer heel wat te wachten Op 21 maart bestaat onze Vereniging 50 jaar en dat gaan we uitgebreid vieren. Het is u vast opgevallen dat de omslag van het Bestek is opgefrist. Het nieuwe “jasje” staat symbool voor de start van het Jubileumjaar en voor vernieuwing. Vijftig jaar na de oprichting van WSV Haringvliet blijkt de Vereniging nog steeds dynamisch en in staat zich te vernieuwen. Een nieuwe Secretaris heeft zich spontaan aangemeld en de Jeugdcommissie wordt uitgebreid met “eigen kweek”. De Heliushaven blijft timmeren aan kwaliteitsverbetering. De palen van de A-steiger zijn vernieuwd en er komt een extra sanitair tussen de golfbreker en de F-steiger. Voor het Kanaal is inmiddels opdracht gegeven voor de nieuwbouw. Naar verwachting zal in januari gestart worden met de werkzaamheden. De Evenementen- en Jubileumcommissie hebben dit jaar een heel aantal festiviteiten voor ons in petto waaronder de feestelijke opening van het Kanaal aan het begin van het vaarseizoen. De aftrap van het Jubileumjaar is op de Nieuwjaarsreceptie waar ik u allen hoop te verwelkomen.

Ik wil iedereen hartelijk bedanken voor zijn/haar inzet van het afgelopen jaar. Rest mij het glas te heffen en iedereen een goed en gezond 2011 toe te wensen.

Ad Brinkman, Voorzitter WSV Haringvliet.

Oproep voor Kanaalligplaatshouders bij gebruik van de sluis in het Kanaal door Voorne

Laat goed zien als u door de sluis wilt schutten. Voer uw verenigingsvaantje. Dat wil vaak extra helpen!

Lopende agenda

2011

januari

9 jan. Nieuwjaarsreceptie
Kerk aan de Ring,
Ring 2,
Hellevoetsluis
15.00-18.00 uur



21 jan. Lezing Tjitte de Groot Oversteken Maasmond

30 jan. Bijpraten Bonte Os 14.00-17.00 uur

februari

27 febr. Wandelen Kwade Hoek o.l.v. gidsen 12.00-17.00 uur



maart

18/19 mrt Boten in het water

19 mrt. Lezing Gep Engler Antarctica met de zeilbark Europa

april

1/2 apr. Boten in het water

9 apr. Opruimen terrein winterberging van 10.00 uur tot 13.00 uur.

Mei

20 mei Officiële opening Kanaalhaven

20/21/22 mei Openingstocht

september

17 sept. Groot feest



Kalender zeilwedstrijden op het Haringvliet www.haringvlietwedstrijden.nl

Bestuursmededelingen



Tarieven WS Haringvliet per 1 januari 2011

vastgesteld door de Algemene Leden Vergadering op 25 november 2010

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

	bedragen in €
Lidmaatschap	
Lidmaatschap gewone leden	70,50
Lidmaatschap jeugdleden (t/m 18 jaar)	25,00
Lidmaatschap gezinsleden (v.a. 19 jaar)	25,00
Liggelden Kanaal	
Vastrecht voor alle boxen	242,60
Liggeld per m ² schip voor alle boxen	
m ² worden afgerond op hele m ² naar boven	12,20
Jollen op de kant	58,80
Overwinteren in het Kanaal (1 oktober t/m 31 maart) door leden uit de Heliushaven	85,95
Liggelden Heliushaven	
Vastrecht bij boxbreedte	
≤ 3,00 m	351,20
> 3,00 m, maar ≤ 3,50 m	393,50
> 3,50 m, maar ≤ 4,00 m	443,90
> 4,00 m, maar ≤ 4,50 m	484,10
> 4,50 m	509,90
Toeslag op vastrecht bij vingerpier	
≤ 3,00 m	36,55
> 3,00 m	51,50
Liggeld per m ² schip voor alle boxen	
m ² worden afgerond op hele m ² naar boven	8,90
Jollen op de kant	
jol zonder trailer	57,40
jol met trailer	89,80
catamaran zonder trailer	120,10
catamaran met trailer	144,90

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: 336,00

Toeristenbelasting

Voor leden met een vaste ligplaats, woonachtig buiten Hellevoetsluis per jaar ntb.
Voor niet vaste ligplaatshouders per overnachting, per persoon ntb.

Inschrijving als lid, inschrijving op wachtlijst en toewijzing box

Inschrijving als gewoon lid (eenmalig) 250,00
Inschrijving op wachtlijst 70,00
Leden die hun box opzeggen kunnen gratis op de wachtlijst geplaatst worden.
Weer ingeschreven worden na eerste maal weigeren van toegewezen box 70,00
Weer ingeschreven worden na nogmaals weigeren van toegewezen box 140,00
Toewijzing box (eenmalig bij toewijzing vaste ligplaats) 140,00

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 gerestitueerd.

Bij opzeggen in januari na ontvangst van de rekening blijft u dus gehouden de rekening te voldoen.

Bij opzeggen na 1 juli volgt geen restitutie.

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 %.

Kanaal '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.

Heliushaven '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.

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

Elektriciteitsgebruik

Heliushaven en Kanaal

d.m.v. muntautomaten of gebruikmeters

muntautomaten per 2 kWh 0,50

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

Aansluitkosten (eenmalig) 30,00

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,--

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

Sleutels

Kanaal borgsom sleutel hek/toiletgebouw. Per stuk 5,00

Heliushaven borgsom "sep-key" voor toegangshek/toiletgebouw. Per stuk 40,00

Ingrijpen door de Havenmeester bij ondeugdelijk gemeerde schepen

Aansluitend aan het gestelde in art. 17 van het Havenreglement, zullen in voorkomende ge-

vallen 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 2011 € 70,60 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 2010-2011

Alleen voor leden mogelijk in de Heliushaven van medio oktober tot medio april. Inschrijfformulier een maand tevoren bij de havenmeester verkrijgbaar. Scheeps lengte 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 135,00

Handelingen langer dan 30 min. Per kwartier 34,00

Mast demonteren/monteren per kwartier 34,00

Verhuur blokken gedurende de gehele periode:

Kleine bok 53,50

Middelgrote Bok 80,00

Grote Bok 106,00

Huur heftruck per dag (zonder machinist) 160,00

Machinist per uur 37,00

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

(Bovenstaande bedragen werden in het najaar 2010 overgenomen uit de tarieven 2010-2011 van de Fa. Aqua-Jet.)

Stageld per m scheeps lengte 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 afwezigheid t.b.v. opruimen na afloop winterberging 50,00

Vergoeding bij niet aanwezig zijn op afgesproken tijdstip 60,00

Mastenberging voor masten tot 14 m	35,00
overige masten	50,00
Vergoeding voor het niet voor 30 april door de eigenaar zelf van het grasveld verwijderen van de mast	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>169,50</i>
<i>Handelingen langer dan 30 min.per kwartier</i>	<i>42,50</i>
<i>Mast demonteren /monteren per kwartier</i>	<i>42,50</i>
<i>Verhuur Bok</i>	<i>27,00</i>

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

(Bovenstaande bedragen werden in het najaar 2010 overgenomen uit de tarieven 2010-2011 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 afwezigheid t.b.v. 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 € 15,00 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 € 30,00

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.

Hans Ploeg, Penningmeester.



Kort uit de Najaarsledenvergadering, een persoonlijke impressie

Jub(i)e(leum)Istemming

*De agenda was bomvol en bij het zien van de waslijst van punten zakte de moed in mijn schoenen: 'Dat wordt weer een hele zit.' Maar toen ik veel later thuis mijn bed in dook, zei ik tegen mijn Greetje: 'Ik ben blij dat ik er weer bij was!' en viel vrijwel direct tevreden en met een glimlach op mijn gezicht in slaap. Ik had een droom over **Het gevoel van water**, het thema van de fotowedstrijd in ons jubileumjaar 2011. We bestaan dan 50 jaar en dat moet natuurlijk gevierd worden. Na die droom weet ik niet zeker meer of ik zo enthousiast zou moeten zijn.*

Ik was in een kerk, niet ver van onze boot. Ik rook zelfs de geur van de zee nog. Voor in de kerk, op de kansel, stond Gep. Hij vertelde dat Ad in de hemel zou komen vanwege zijn vlekkenloze carrière als Voorzitter van de Watersportvereniging Hellevoetsluis. Ook vertelde hij over zijn reis tussen hemel en aarde. Hij was in zijn lezing ondertussen met een ark in Antarctica beland. Naast Gep zaten twee mannen, die als gulle gevers van "leugenbanken" voor de Heliuss en het Kanaal, ter ere van het jubileumjaar, eigenlijk ook in de hemel terecht zouden moeten komen. Zij zullen het waarschijnlijk net niet halen, omdat ze immers de waarheid onder die banken hadden gestopt. Toen Gep klaar was, liep iedereen achter onze voorganger Ad aan, die op wolken liep vanwege de belofte die Gep had gedaan. We gingen naar de Kwade Hoek, waar een paar engelen ons zouden rondleiden in het Paradijs. We hadden beter moeten weten. De Kwade Hoek is een duveltje uit een doosje. We hadden geen besef dat de naam van dit paradijs is ontleend aan 'de kwaaien hoek' vanwege de verraderlijke stroming en zandbanken voor de kust. Vele schepen zijn hier op vast gelopen. Vroeger waren de schippers blij als ze de 'kwaai hoek' voorbij waren. Verderop bevond zich dan de 'goede rede' waar ze veilig aan konden meren. Ook op het land is het daar super link. Na een tijdje begon ik natte voeten te krijgen en nog geen vijf minuten later zag ik helemaal niemand meer en stond ik alleen midden in het water. Het water kwam steeds hoger en op het punt dat ik dacht te verdrinken werd ik met een schok en nat van het zweet wakker. Dit bracht me weer terug naar de vergadering van de avond ervoor.

Ad opent "dit wordt een historische vergadering. We kunnen terug kijken op een bomvol, maar succesvol jaar 2010 en we gaan ook vooruitkijken naar 2011, want dan bestaat de vereniging 50 jaar!" Het enthousiasme kan niet op en dat lijkt nog terecht ook. We hebben welis-

waar in de Vereniging wat “last” van de vergrijzing, maar door actief aannamebeleid drukken we ondertussen de gemiddelde leeftijd naar 51 jaar. Iemand merkt overigens haarfijn op dat de gemiddelde leeftijd weliswaar 51 jaar is, maar dat het de gemiddelde leeftijd van de nieuwe leden betreft, inclusief jeugdleden en dat zijn er nogal wat. Ad doet net of zijn microfoon het niet doet en na een hoop gerommel aan dat apparaat krijgt hij er nog uit: “Aanmeldingen boven de 80 weigeren we als lid”. Voor de rest loopt het allemaal gladjes. Er zijn geen leden overleden, de verslagen worden zonder ook maar één opmerking goedgekeurd, de Blauwe Vlag is gehesen, de ledenstop opgeheven (onder de 80 jaar uiteraard), er zijn veel jeugdleden, de vergunningen zijn binnen, we hebben een financier voor de nieuwe haven in het Kanaal, een van nieuwe palen voorziene A-steiger, er zijn instructeurs opgeleid voor het Jeugdzeilen, er komt een nieuwe omslag voor het Bestek, we gaan feestvieren in 2011, het Begeleid zeilen is een enorm succes, enzovoorts, enzovoorts. Er komt geen einde aan. ‘Da’s mooi’, zou je zeggen, ‘gauw aan het bier en dan weer naar huis.’ Maar er kwamen toch een paar haarscheurtjes in dit jubelverhaal, die, waarschijnlijk niet direct, maar wel na ons jubileumjaar tot echte barsten zouden kunnen uitgroeien. Om in de beeldspraak van mijn droom te blijven: laat ik ook eens “advocaat van de duivel” spelen.

Het blijkt, dat een aantal leden (meestal zijn het er maar een paar) zich niet goed kunnen houden aan een paar simpele afspraken die we met elkaar hebben. Dit handjevol leden maakt een puinhoop van het “milieuhok”. Naast het feit, dat het gewoon niet netjes is, kost het de Vereniging handenvol geld aan boetes. Het voorstel van de Havencommissaris is om een camera te plaatsen om ze te kunnen betrappen. Eigenlijk te zot voor woorden, maar kennelijk dringt de verloedering ook door in ons cluppie; wat ben ik toch naïef. De volgende stappen zijn: flitspalen voor hardvaarders, oppassers in de washokken en onderwatercamera’s voor vuilwaterlozingen. Mensen kom op: Gedraag je nou toch gewoon! Ook zijn er wat opzeggingen van Bestuursleden en Commissieleden. Gelukkig staan er nog genoeg leden te trappelen om die plekken weer in te vullen, maar het geeft wel te denken. Krijgen we een leegloop in het Bestuur? De begroting is deze keer niet zonder slag of stoot goedgekeurd. Er was zelfs een discussie over aflossing, afschrijving, cash out, exploitatie, balans, rekening courant en investeringsvoorzieningen. We lijken de boekhoudregels niet helemaal goed te volgen. Ik snap het niet helemaal zo goed, maar het komt erop neer, dat we sparen voor het clubhuis, maar dat we er een steiger van kopen. Dat moet toch niet kunnen, we zijn toch geen boekhoudschandaal aan het creëren? En hoe zit het eigenlijk met dat zogenaamde Jeugdweekend van vorig jaar. Tijdens de vergadering werden foto’s getoond met kinderen, die daar leuk zelf vloten aan het bouwen waren en gezellig in tentjes aan het overnachten waren. Waren dat eigenlijk wel kinderen? Of wordt “de Helius” overspoeld met bootvluchtelingen uit Ierland, die met zelfgemaakte vloten zijn overgestoken om zich hier als economisch vluchteling aan te melden?

Laat ik niet doordraven. We staan er goed voor, er is een hoop dynamiek en vernieuwing, enthousiaste leden en die paar vlekjes werken we gewoon weg. We zijn er toch oud genoeg voor?

Flip van Spriens.

**Bezoekt u ook regelmatig onze Algemene Ledenvergaderingen?
Ze zijn zoals u leest, erg inspirerend!**



Mart Heertjes, uw nieuwe Secretaris

Sinds mijn twaalfde ben ik zeiler. In die jaren begonnen op de zeilschool aan de Kagerplassen. Enkele jaren later kocht mijn vader het bouwpakket van Bruynzeel, de dinghy van Waarschip, een bootje dat wij eigenhandig hebben gebouwd en waar ik nog jaren samen met een goede vriend en mijn broer heel veel zeilplezier aan heb beleefd. De mooiste herinnering is een vakantie die wij met dat Waarscheepje hebben gehad op het Veerse meer, waar wij kampeerden op camping de Witte Raaf.

Het zeilvirus had hevig toegeslagen en op een goede dag vonden mijn vriend en ik in een Westlandse tuindersloot een half afgezonken zeilbootje. In eerste instantie dachten wij aan een Valk. Wisten wij veel, 16 jaar en net begonnen. Het bleek achteraf om een Sharpie te gaan dat wij voor 100 gulden konden overnemen en daarna samen hebben opgeknapt. Het opknappen heeft twee jaar gekost en wij hebben er daarna nog zo'n zes jaar mee gezeild, voornamelijk op de Kagerplassen. Nadien is hij verkocht aan een Engelsman die hem heeft meegenomen naar Finland. Nooit meer iets vernomen. De jaren nadien zijn op zeilgebied een grote leegte. Vanwege een verhuizing naar het zuiden van het land ben ik een flink aantal jaren niet in het bezit geweest van een boot en was ik aangewezen op zeilende vrienden. Sinds 2007 ben ik weer in het bezit van een boot, een Waarschip 730 de *Nixlamaar*, en heb ik het vaargebied Haringvliet omarmd. Op dit moment woon ik met mijn vrouw en doch-

ter in Spijkenisse en brengen we gedurende het vaarseizoen veel tijd op de boot door. Inmiddels weer een nieuwe zeilvriend leren kennen. Deze vriend vaart een Koopmans Stennis, een plakhouten boot van 40 jaar oud. De afgelopen twee jaar is hij bezig met een grote klus. Hij had namelijk ontdekt dat zijn kielbouten ernstig gecorrodeerd waren en heeft derhalve besloten deze te vervangen. Een ongeluk komt echter nooit alleen. Er bleek zoveel aan de hand te zijn, houtrot en wat dies meer zei, dat inmiddels sprake is van een complete restauratie. Als zeilers onder elkaar laat je je maatje niet alleen. De komende winter zal ik dus met regelmaat in Zwarte Waal zijn om daar te assisteren bij deze kiel- en kielbalkrenovatie.

In het voorjaar gaan wij samen aan de *Nixlamaar* aan de slag om zo tegelijk twee schepen weer het nieuwe seizoen in te varen.

Mart Heertjes a/b Nixlamaar, Secretaris WSV Haringvliet.

Aileen Willemse

Hallo, ik zal me even voorstellen. Ik ben Aileen Willemse. Ik begon met zeilen in een Optimist, ik was toen 7 jaar. Later ben ik met mijn broer, Mike, in een RS-feva gaan varen, wat we nu steeds doen. We varen met onze feva mee in de Jeugdbootgroep en hebben het daar erg naar ons zin. Op de zondagochtend tijdens het CWO-zeilen loop ik altijd rond op de Haven en begeleid ik bij de CWO-lessen. Zelf hebben we met ons gezin een Waarschip, waar wij erg trots op zijn,

omdat die zelf is gebouwd. Hij heet de *Feniks*, omdat die een hele make-over heeft gehad. Iedere zomervakantie gaan we drie weken op vakantie naar Zeeland, België en misschien komend jaar zelfs naar Frankrijk! Dat vind ik allemaal erg leuk vind! Door de weeks zit ik op school in Delft, op de havo. Verder doe ik aan korfbal, ben graag creatief bezig, houd van foto's maken en doe leuke dingen met mijn vriendinnen. In mijn vrije tijd ben ik graag bezig met vormgeving op de computer b.v. met foto's.



Via mijn vader is er gevraagd of ik het misschien leuk zou vinden om de stukjes voor de Jeugd te schrijven in het Bestek. Ik was hier gelijk enthousiast over en het lijkt me leuk om aan de slag te gaan.

Als jullie leuke dingen weten voor de Jeugd en het in het bestek willen hebben, kunnen jullie me altijd mailen met het volgende e-mail adres: AileenWillemse@live.nl. Veel leesplezier alvast!

Aileen.

Brent Biesheuvel

Mijn naam is Brent Biesheuvel en ik ben 15 jaar. De komende seizoenen zal ik de Jeugdcommissie gaan versterken. Ik ben Jeugdlid van de Vereniging sinds 2005. Op mijn tiende ben ik samen met mijn jongere broer Dylan begonnen met zeilen in een Optimist bij zeilschool de Zuidwester. Dit was voor mij mijn eerste ervaring met zeilen. Ik heb toen in één week mijn CWO 1 gehaald en een groot deel van mijn CWO 2. Maar helaas stopte de Zeilschool ermee, dus moest ik op zoek naar iets nieuws. Ik ben toen verder gegaan met zeilen bij het Begeleid zeilen. Toen heb ik ook mijn eerste bootje gekregen, een Optimist met de naam *Kwak*. Ik heb hier nog twee seizoenen mee gezeild. Maar toen ik 12 was, werd ik te groot voor de Optimist en ben ik overgestapt op een Splash, met als naam *ToiToi*. Deze boot heb ik nog steeds. Het is een erg leuke boot. Uit school ga ik vaak nog even zeilen. Het is immers maar vijf minuten fietsen vanaf school naar de Haven. En in de weekenden zeil ik in de middag mee met de Jeugdbootgroep. Dit is een groep zeilers die te groot zijn voor de Optimist, maar toch willen blijven zeilen bij de Vereniging. Op het moment dat ik mijn Splash kreeg, hebben mijn ouders ook een boot gekocht, een Bavaria 34, genaamd *Brandy*. We hebben nog geen vaste box. Afgelopen seizoen hebben we in het Kanaal gelegen en nu ligt de *Brandy* weer in de Heliushaven voor het winterseizoen.



Verder geef ik op zondagochtend zeilles aan CWO 1. Ik vind dit echt superleuk om te doen. En ik leer er zelf ook veel van!

Brent Biesheuvel, Brent.b@live.nl, 06-31272409.

Met dank aan

Robert Douma

Tijdens de Najaarsledenvergadering, 25 november 2010, werd het afscheid van Robert Douma als Voorzitter van de Jeugdcommissie aangekondigd. Aan het eind van dit jaar stopt hij er mee. Robert is de afgelopen vier jaar actief geweest in deze functie. Dankzij de inzet van Robert zijn een flink aantal doelen verwezenlijkt. Hij heeft veel gedaan om de samenwerking tussen de Hellevoetse watersportverenigingen op het gebied van Jeugdzeilen te verbeteren. Verder heeft Robert er mede voor gezorgd dat er een aantal RS Feva jeugdzeilboten en een nieuwe rubberboot konden worden aangeschaft. Deze zeilboten worden met succes ingezet om het Jeugdzeilen bij de "oudere jeugd" te bevorderen. De afgelopen vier jaar is de Jeugdcommissie volwassen geworden. Wij zullen dit na het vertrek van Robert proberen voort te zetten.

Robert, namens de Jeugdcommissie en alle (jeugd)leden danken wij je hartelijk voor je inzet.

Namens de Jeugdcommissie, *Arie Rijk*.

Jesse van Hove en Erik van der Laan

Tijdens de afgelopen Najaars ALV hebben we afscheid genomen van Jesse van Hove en Erik van der Laan, respectievelijk Secretaris en Adviseur Arbo & Milieu. Bij hun aantreden in 2009 was het Bestuur dolblij dat ze het team kwamen versterken. Alhoewel beide heren nog niet zolang lid waren, waren ze zonder enige terughoudendheid van mening dat ze als lid van een Vereniging daar ook actief een bijdrage aan moesten en wilden leveren. Met hun komst werd het Bestuur in één klap aanzienlijk verjongd. Omdat Erik voor zijn dagelijkse werkzaamheden klassieke auto's restaureert, lag het voor de hand dat hij de taken Arbo & Milieu op zich zou nemen. Vol enthousiasme heeft hij die taak op zich genomen en in die functie heeft hij er mede aan bijgedragen dat de Blauwe Vlag is binnengehaald. Ook Jesse wilde door een Bestuurstaak meer betrokken zijn bij de Vereniging. Toen de vacature van Secretaris al een tijdje onvervuld was, meldde Jesse zich spontaan na mijn oproep "**Waar is een Secretaris?**". Het klikte meteen. Als Secretaris heeft hij mij heel veel werk uit handen genomen. Hij was zorgvuldig en consciëntieus. Via hem zijn veel nieuwe leden de Vereniging in geloodst.

Tja, Bestuursleden die midden in hun carrière zitten dragen een risico met zich mee. Bestuurstaaken kunnen op enig moment niet meer met werk te combineren zijn. Zo ook bij Erik en Jesse. Erik is verhuisd en onder de rook van Amsterdam gaan wonen. Het is duidelijk dat drie uur reistijd voor een vergadering teveel gevraagd is. Met tegenzin heeft hij zijn functie ter beschikking gesteld met de mededeling dat hij, waar nodig, zich blijft inzetten voor de Vereniging. In de carrière van Jesse zat een onvoorziene versnelling waardoor hij de omvangrijke taken van de Secretaris niet meer met die zorgvuldigheid kon uitvoeren die hij voor ogen had.

Beste Erik en Jesse, petje af voor jullie instelling om je als lid van onze Vereniging je daadwerkelijk in te zetten naast je reguliere werk en privéleven. Namens het Bestuur en de rest van Vereniging wil ik jullie van harte bedanken voor jullie constructieve bijdrage en jullie inzet. We hopen jullie nog vaak op de Vereniging te zien.

Ad Brinkman.



Hagoort Sails

CRUISING

OFF

SHORE

PERFORMANCE

RACE



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

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



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

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

Ook als u een goeie vervanging wilt voor antifouling 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
zellmakerij



VROLIJK
Watersport



DU KONINKLIJKE BESCHRIJFING
ROEPLEVENANCIER

Nieuws uit het Kanaal

Beste watersportvrienden en -vriendinnen,

U hebt afgelopen ALV getuige kunnen zijn van de historische woorden: "It Geat On" Dat heeft uiteraard niets met schaatsen te maken, maar met het goede nieuws dat het nu eindelijk mogelijk was om INTERBOAT MARINAS opdracht te geven voor sloop en nieuwbouw in het Kanaal. Om tot opdracht over te kunnen gaan moesten de volgende mijlpalen dit jaar passeren:

- Overeenkomst op Hoofdlijnen met de Gemeente Hellevoetsluis en een nieuwe huurovereenkomst voor de komende 20 jaar in februari 2010
- Sloopvergunning is verleend in het voorjaar 2010
- Het waterschap heeft toestemming gegeven voor bouw in het gehele winterseizoen in het najaar van 2010
- De ABN AMRO heeft ons een lening verstrekt in november 2010
- Bouwvergunning is verleend in november 2010
- Mondelinge opdracht voor sloop en nieuwbouw herindeling Kanaal in november 2010 aan INTERBOAT MARINAS

Wij mogen ons gelukkig prijzen met onze Voorzitter Ad Brinkman; hij kon veel tijd investeren in het verkrijgen van de benodigde bouwvergunning. Dit ging behoorlijk moeizaam, de aanhouder heeft uiteindelijk gewonnen! De diverse commissies hebben samen met de Zelfwerkzaamheid een hoop werk verzet. Wanneer je op een zaterdag met een flinke ploeg bezig bent, kun je veel doen. Alle elektriciteit is ontmanteld, diverse leidingen zijn verwijderd en de verlichtingspaaltjes zijn afgebroken. Diverse materialen zullen in het voorjaar weer zoveel mogelijk worden hergebruikt en opnieuw aangesloten. Dat gaat ook weer in zelfwerkzaamheid en loopt mee met de planning van INTERBOAT. De ontruiming van de haven is goed verlopen, de sloop zou zo kunnen aanvangen. De nieuwe Haven is reeds ingedeeld, de nieuwe ligplaats wordt bij de factuur voor volgend jaar bekend gemaakt.

De planning voor de bouw is als volgt:

Start sloop half januari 2011

Start nieuwbouw februari 2011, bouwtijd 6 tot 8 weken

In gebruik nemen nieuwe haven vanaf 1 april 2011

Het is fantastisch om mee te maken dat 50 jaar na de oprichting er een compleet nieuwe Haven komt te liggen. Uiteindelijk zijn we met zijn allen langer met de voorbereiding bezig geweest dan de sloop en bouw bij elkaar gaan duren. Wij gaan zo een mooie toekomst tegemoet met een mooie start in het komende Jubileumjaar. De onderhoudswerkzaamheden zullen in de toekomst een stuk minder zijn. We moeten natuurlijk wel bezig blijven met de instandhouding, dat is dan weer de nieuwe uitdaging. Daar gaan we maar eens over nadenken op onze nieuwe "leugenbank". Ten slotte wil ik iedereen die zich inspant voor het Kanaal wederom enorm bedanken. Zonder die inzet waren we nu niet in deze fase! Wij wensen u komend winterseizoen een behouden vaart en/of veel klusplezier,

Met vriendelijke groet, namens Team Kanaal,
Martin Veerdig.



Nieuws uit de Heliushaven

Tijdens de afgelopen ALV heeft u ingestemd met een bescheiden tariefsverhoging om de Begroting sluitend te krijgen. U kunt direct zien waar dat geld aan is uitgegeven, want alle houten palen aan de A-steiger zijn vervangen door stalen palen. Binnen een recordtijd heeft de Havencommissie deze klus geklaard. De schepen die daar een vaste ligplaats hebben, kunnen weer terug naar hun box. U zult dan wel zien dat de nieuwe palen iets verder van de steiger af staan, maar dat kon technisch niet anders.



Inmiddels staan er ook weer schepen op de kant. Sinds enkele jaren hebben we een richtlijn voor bokken en hoewel het elk jaar wel beter gaat, zijn we nog steeds niet tevreden. In de Voorjaars-ALV zullen we een aangescherpt voorstel ten aanzien van de handhaving aan u voorleggen. Ondertussen zullen de eigenaren van schepen die op een ondeugdelijke bok staan worden aangeschreven. Want uiteindelijk is de eigenaar verantwoordelijk voor de bok waar het schip op staat, ook als deze is gehuurd. Ik heb het al te vaak gehad over het gebruik, of liever gezegd het misbruik, van ons milieudepot. Helaas moet geconstateerd worden dat nog steeds een deel van onze leden lak heeft aan het goed gebruiken van de voorziening. Dit houdt voor de Ver-



Milieuruimte

**Toegang alleen voor
leden die kunnen lezen**

(Op de containers staat wat er in mag)

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
jachtwerfvanenberg@voornenet.nl

eniging een groot risico in. Als we verkeerd gesorteerd afval aanleveren kan dat ver strekken de gevolgen hebben. Wij hebben daarom tijdens de afgelopen ALV de leden gevraagd om een webcam te mogen monteren, zodat we de vervuiler kunnen achterhalen en maatregelen kunnen nemen. Hoewel men, terecht, niet enthousiast was, is er wel ingestemd met het voorstel. Het voorstel van de Havencommissie om naast de al eerder ingestelde maximale scheepslengte van 15 meter ook een maximale waterverplaatsing van 15 ton in te gaan voeren voor nieuwe ligplaatshouders in de Heliushaven, zal in de Voorjaars-ALV aan de leden worden voorgelegd. De recente stormen hebben laten zien dat met name de C-steiger te lijden heeft als zware schepen aan de bolders van de steiger rukken. Er is geconstateerd dat er bij de verbindingen moest worden ingegrepen. Die ingreep is maar ten dele gelukt. Dus, willen we niet met onaangename verrassingen worden geconfronteerd, dan zullen we de belasting moeten verminderen. Tot slot kan ik u melden dat er een voorstel komt voor standaard boottrapjes. Nu leven veel leden zich uit in creativiteit om een opstapje voor hun schip te bouwen en dit op de steigers te monteren. Met name bij de H-steiger geeft dit problemen. Tijdens de Voorjaars-ALV zullen we een model gaan tonen dat zowel tegemoet komt aan de wens om de afstap van het schip naar de steiger veiliger te maken als aan de wens om makkelijker met uw bagagewagen over de steigers te kunnen rijden.

Joep Willems, Havencommissaris Heliushaven.

Wie van u kan ons helpen aan de adressen van de volgende oudleden?

C. Nijman	A. Moggré	H. du Bosc
F. van Wijnandsbergen	H. van Reesch	A. Laffertu
A. Beukers-van Dooren	G. Neuteboom	A. Langbroek
J.P. van der Schee	G. van Joolingen	G. Elshof
N. Kuipers	P. Verkerk	B.J. Broeren
J. Koorevaar	J. Molenaar	H.J. van der Wallen
A. Kraan	P. de Wit	S. van Hagen, erelid

Melden a.u.b. bij riapeelen@planet.nl, 0181 315754 of per post: Vaargeul 136, 3224 CW Hellevoetsluis.



A MOBILE CLEANING SERVICE

Alles wat u nodig heeft voor het onderhouden van uw jacht op onze webwinkel. WWW.AMCS.NL

Zeer scherp geprijsde artikelen:

o.a. Shampoo, Deep-Cleaner, Cleaner-Wax, Shampoo met wax, Schimmel en groen bestrijder voor teak, Spin-weg, poets en schuurmachines.

Alle artikelen zijn van zeer hoge kwaliteit.

AMCS heeft de kennis en de mensen in huis, om uw jacht te onderhouden en op te knappen.

Tevens kunnen we het totaal onderhoud regelen voor u, het gehele seizoen.

Staat uw jacht niet op de kant, maar wil u hem wel laten poetsen en eventueel het onderwaterschip 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 ook door **AMCS** aan het jacht wordt gewerkt.

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

Email@ info@amcs.nl

Tel: 079-3614248

Lijst van Zelfwerkzaamheid in de Heliushaven t/m 2 april 2011



Bij verhindering zelf ruilen (melden bij Henk_ruhl@hotmail.com).

Neem werk- en regenkleding mee! Verschijnt u niet en heeft u niet geruild dan geldt de afkoopsum (tarievenlijst)!

Baas	5-2-2011	(079) 342 64 33	Borgmeijer	12-3-2011	(070) 355 46 07
Barendregt	5-2-2011	(010) 461 48 71	Vlasblom	12-3-2011	(079) 361 88 80
Bloois	5-2-2011	(010) 475 04 30	Vliet	12-3-2011	(010) 461 15 16
Schepper	5-2-2011	(010) 467 59 81	Vliet	12-3-2011	(071) 589 60 36
Scholten	5-2-2011	(010) 434 49 25	Volker	12-3-2011	06 124 416 51
Schoof	12-2-2011	(070) 397 79 16	Amstel	19-3-2011	(0181) 45 20 10
Simon	12-2-2011	06 518 237 40	Bennett	19-3-2011	(0181) 31 16 03
Slikkerveer	12-2-2011	(0180) 52 31 69	Berg	19-3-2011	(0181) 31 81 62
Smeelen	12-2-2011	(0181) 63 00 34	Berg	19-3-2011	06 539 26010
Streekstra	12-2-2011	(0174) 38 35 34	Straten	19-3-2011	(0347) 34 23 35
Timmer	19-2-2011	(0181) 41 12 11	Blomsma	26-3-2011	(070) 394 61 23
Treffers	19-2-2011	(0294) 29 01 66	Boer	26-3-2011	(0186) 61 62 02
Vianen	19-2-2011	(010) 435 05 75	Bos	26-3-2011	(010) 418 16 50
Voogd	19-2-2011	(010) 474 24 44	Broek	26-3-2011	(010) 474 48 35
Wagemans	19-2-2011	(010) 418 88 51	Volker	26-3-2011	(0187) 61 13 03
Wilt	26-2-2011	(030) 229 37 70	Bronnewasser	2-4-2011	(0167) 56 58 22
Woerkom	26-2-2011	(078) 631 16 85	Buitendijk	2-4-2011	(0180) 41 51 71
Zeijl	26-2-2011	(010) 453 12 02	Cleyndert	2-4-2011	(070) 354 93 93
Zuijdervelt	26-2-2011	(010) 795 00 12	Crul	2-4-2011	(070) 511 17 92
Zundert	26-2-2011	(0181) 31 20 13	Dikland	2-4-2011	(010) 456 80 25
Voort	5-3-2011	(015) 369 42 27			
Vries	5-3-2011	06 268 023 23			
Vroege	5-3-2011	(010) 467 11 41			
Weinreich	5-3-2011	0049 2064 57610			
Wensveen	5-3-2011	(010) 470 14 54			



Hallo allemaal,

Hieperdepiep! Onze Vereniging viert dit jaar haar verjaardag. Ze wordt 21 maart 2011 50 jaar. Het wordt een feestjaar voor allemaal en dus ook voor jullie. In de wandelgangen hoorde ik dat er een Jeugdlid in de Jeugdcommissie, een in de Redactie en zelfs een paar in de Jubileumcommissie (steunt de Evenementencommissie in het Jubileumjaar) hebben plaatsgenomen. Dat belooft wat komend jaar! In dit aankomende Jubileumjaar zullen wij als Redactie speciale aandacht aan dat Jubileum schenken. Dat zullen jullie elk nummer gaan zien en lezen. En als dit nummer van Het Bestek op jullie mat valt dan zijn we al weer een eindje op weg met de winter, dus dat betekent: Kom maar op met het vaarseizoen!!! Kom maar op met de waterfeesten!!! Kom maar op!!!!!!

Veel plezier met de Jeugdrubriek en de rest van het Bestek en tot op de verjaardagsfeestjes van onze Watersportvereniging.



Alda Langstraat.



Mopje:

In het zwembad zegt de badmeester tegen Jantje: 'Wat zwem jij goed, zeg.'

'Ja', zegt Jantje: ' ik zwem al vanaf mijn derde jaar.'

Roept de badmeester terug: 'Dan zul je wel moe zijn.'

Kijk eens op

www.jeugdzeilenhellevoetsluis.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



ALLE TELEFOONNUMMERS EN ADRESSEN: WWW.DEVRIESSAILS.NL

HISWA

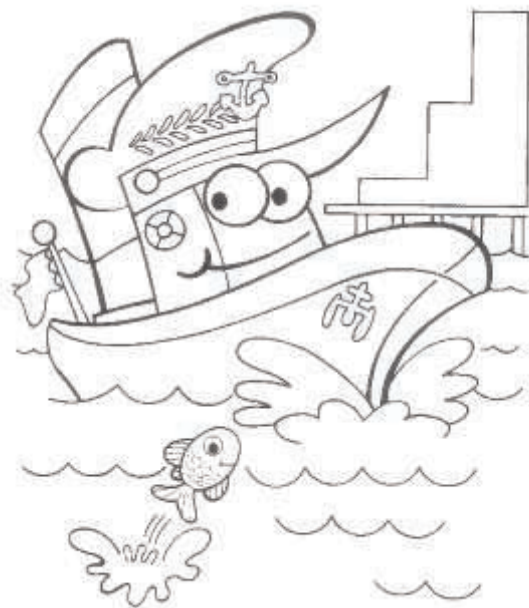
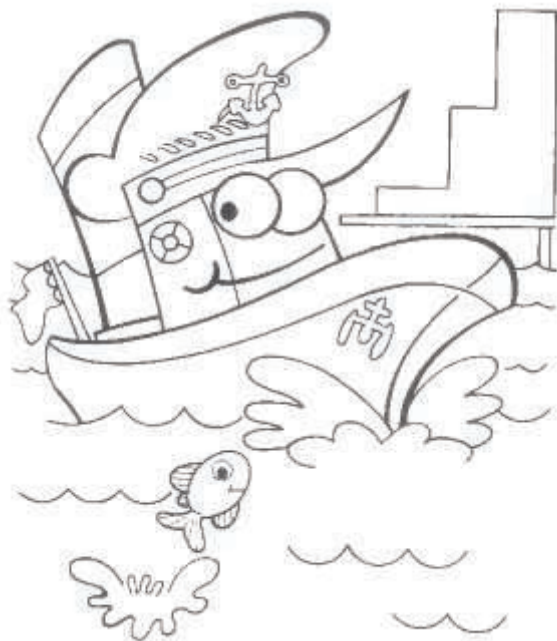
verhuur vanuit Hellevoetsluis

den Otter
SAILING

info@denottersailing.nl | www.denottersailing.nl

Zoek de verschillen.

Oplossing staat in dit Bestek



Hoe beleefden Jeugleden zo'n 40 jaar geleden de watersport?

Alda Langstraat stelde een aantal vragen aan Frank Blomsma, voormalig Jeuglid van onze Vereniging WSV Haringvliet, om een beetje te ervaren hoe zijn watersportgeschiedenis is verlopen.

Wil je jezelf even voorstellen aan de lezers?

Ik ben Frank Blomsma, 48 jaar, waarvan 19 jaar gelukkig getrouwd met Greetje. We hebben twee zoons, Tom van 17 en Sander van 13. We wonen in Nieuwerkerk aan den IJssel sinds 1988, nadat we eerst twee jaar samengewoond hadden in Schiedam, waar ik ben opgegroeid. Wij varen een Granada 340, genaamd *Mi Dushi*, ligplaats aan de G-steiger.

Sinds wanneer was jij op het water te vinden en sinds wanneer ben je (jeugd)lid van onze vereniging?

Ik ben bijna geboren op het water. Mijn ouders zeilden vroeger op de Kaag in een 16m², later in een Juno, een kleine kajuitboot. In 1972 (als ik het me goed herinner) verruilden mijn ouders het plassezeilen voor het ruige water van het Haringvliet. Nadat mijn vader twee jaar had gewerkt aan het intimmeren en vaarklaar maken van een Cumulant I op jachtwerf de Residentie in Den Haag (ik mocht helpen), was het tijd voor een lidmaatschap bij WSV Ha-



ringvliet. Volgens mij hebben mijn ouders zodra dat mogelijk werd alle kinderen (ik heb ook twee zussen) Jeugd lid gemaakt.

Wie heeft je zwemmen, roeien, zeilen en varen geleerd?

Het leren zwemmen komt volledig op het conto van mijn moeder, die me naar zwemles bracht en begeleidde bij het schoolzwemmen. Roeien, zeilen en varen heb ik van mijn vader geleerd, eerst op de Juno, later in de mooiste Cumulant van Nederland, die we samen hebben voorzien van een RVS potdeksel, teakdek en allerlei verfraaiingen.

Was je ook bij je ouders al zeer actief met bootjes en water?

Ja. Mijn eerste bootje was een Piraatje. Je ziet ze nu weinig meer, maar het lijkt op een Optimist, maar dan met een scherpe neus in plaats van een platte. En het heeft een gaffeltuig in plaats van een spriet zoals bij de Optimist. Ik heb leren zeilen in de Tramhaven in Hellevoetsluis. Heel spannend, want in die tijd was het Haringvliet net afgesloten van de zee door de dam en voer tussen Middelharnis en Hellevoetsluis nog een grote veerpont, die afmeerde in de Tramhaven. Als die pont binnenkwam, moest je wel maken dat je wegwam met je Piraatje! Mijn tweede jeugdboot was een Flying Junior, die we hebben gekocht bij een vereniging op het strand van Rockanje in 1976 (ik was 14). In deze boot heb ik heel wat geleerd. Ik herinner me het leren spinnakeren met Cor van den Bos ('Trek aan die schoot, het is je moeder niet!') en de eerste keer dat ik in plané kwam met een boot. Verder zeilde ik met mijn zussen en met goede vriend Sven Scholte, die een mooie Koralle had bij ons op de Haven. Toen we wat ouder werden, gingen we nachtzeilen met vrienden en vriendinnen en stappen in "de strandtent" Ik herinner me dit als een heerlijke, onbezorgde tijd met heel veel plezier!

Was je Piraat een echte wedstrijdboot en met een super de luxe uitrusting?

Nee, het was geen wedstrijdboot. Een Piraat is van hout gemaakt en mast, giek en gaffel waren in die tijd ook van hout. Veel zwaarder dus dan de huidige wedstrijdoptimisten, die slechts 35 kilo wegen.

Heb je de opleiding CWO ook gedaan, voor zover dit al bekend was in die tijd?

Nee, een zeildiploma heb ik nooit behaald. In die tijd was er misschien wel een CWO opleiding, maar voor zover ik weet nog niet in Hellevoetsluis. Ik heb dus alles zelf geleerd.

Hoe heb je je eventuele andere watersportdiploma's gehaald?

Mijn eerste watersportdiploma dat ik heb behaald was mijn Vaarbewijs. Dit had ik nodig toen ik mijn Joker 470 RIB kocht, zo'n vier jaar geleden, om mijn zoons te kunnen begeleiden bij het wedstrijdzeilen in de Combi Rotterdam.

En welke streken haalde jij uit met je medezeilgenootjes?

Ik herinner me de wedstrijdjes met mijn neven Ruud en Marcel, die in die tijd een polyester jol hadden. Ook de dagenlange tochten met Sven staan me nog helder voor ogen. Toentertijd was de Slijkplaat nog vrij toegankelijk en voeren we onze boten daar op het strand. Ook mocht je toen nog een kampvuur maken op het strand, dat natuurlijk nog erg ruig was in die tijd, omdat de zeearm net was afgesloten.

Voeren jij en je medewatersportertjes ook wedstrijden, zoals de Combi Rotterdam, in die tijd?

SP Systems

SP ECIAAL VOOR DE JACHTBOUW

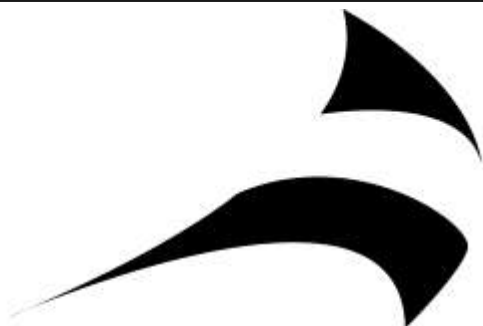
ook geschikt voor de doe-het-zelver

SP 106	- LIJM
SP 301	- COATING
SP 302	- PLAMUUR
SP 120	- TEAKDEKLIJM
SP 2000	- POLYURETHAANLAK
SP AQUACURE	

EPOXYHARSEN

DEALER

Van Egmond Watersport
Overschieeseweg 2 (bij Hoge Brug)
Overschie - Rotterdam
(010) 415 91 31



SMEELLEN MARITIEM 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

In mijn jeugd voer ik alleen de plaatselijke onderlinge wedstrijdsjes in Hellevoetsluis, die mijn vader hielp organiseren. Later ontdekte ik pas, dat er - volgens mij in die tijd ook al – een Combicircuit bestond en landelijke wedstrijden in de Optimist.

Hoe groot was de groep jeugd in jouw tijd in onze Watersportvereniging?

Niet zo heel groot. Het was vooral een groep die met hun eigen ouders meevoer en af en toe wat met hun eigen bootjes gezamenlijk deden.

Wie verzon de namen voor je boten en wat waren deze namen?

De Piraat heette *Wammes*, genoemd naar een stripfiguur uit de verhalen van Heer Bommel en Tom Poes van Maarten Toonder. De Flying Junior heette *Spirit*, vernoemd naar mijn toenmalige hockeyclub in Schiedam.

Welk soort boten heb je na je tweede boot achtereenvolgens gevaren?

Na de Flying Junior kwamen er nog drie boten: een Victoire 22, een Shipman 28 (we moesten meer ruimte hebben vanwege de kinderen) en de huidige Granada 34.

Voeren jullie uit met veel wind, in de kom van de Heliushaven?

Vroeger was de oostkant van de Heliushaven nog helemaal leeg en onontgonnen. Je had dus voor het Jeugdzeilen veel ruimte om bij harde wind in de Haven te blijven. Wij lagen met de Cumulant en de boot van Oom Henk en Tante Inge (de *Pisces*) en de zeeschouw *Jan Bart* van Teun en Matie vaak in het kommetje achterin de Heliushaven. Tussen de palen of voor anker, lekker vissen, en 's avonds Scrabbelen en kaarten. Op latere leeftijd gingen we vaak stappen in Hellevoetsluis, Rockanje of Brielle, of naar de plaatselijke disco in de strandtent.

Is het Jeugdweekend al een hele lange traditie?

Het Jeugdweekend ken ik niet uit mijn jeugd. Wel vanaf het moment dat mijn oudste zoon Tom daaraan ging deelnemen, in het jaar 2001. Toen zijn Greetje en ik ook gaan helpen bij het organiseren daarvan.

En wat deden jullie dan tijdens deze weekenden voor activiteiten?

We deden allerlei soorten spellen, een puzzeltocht door Hellevoetsluis, en uiteraard waren en roei- en zeilwedstrijden. Berucht was de roeiwedstrijd in rubberbanden, waarin de kinderen met z'n drieën moesten peddelen naar een vlot waarop Neptunus stond (een verklede Laurens van Helsdingen). En de zeilwedstrijden natuurlijk: Tom won daarin de Optimist (ook weer *Wammes* geheten, trouwens) zijn allereerste 1^{ste} zeilprijs. Prachtig! Later ging ook kleinere broer Sander meedoen in zijn Optimist, gadeslagen door Opa en Oma Blomsma en een trotse vader en moeder uiteraard. Dat is toch wel heel speciaal hoor, drie generaties tegelijk op het water.

Familie Blomsma vaart nog steeds. Dat heeft jullie familie doorgegeven aan een aantal generaties WSV Haringvliet?

Ik denk overigens dat de familie Blomsma één van de grootste zeilfamilies in onze Vereniging is: mijn vader en zijn broer Henk legden de basis. Daaruit kwamen vijf kinderen voort (van oom Henk twee zoons en van Cor, mijn vader, één zoon (ik dus) en twee dochters. Deze vijf kinderen brachten weer tien kinderen voort, van wie er nog zeven actief zijn in de zeil-

sport! ‘Dit vraagt om kwantumkorting’ was ons favoriete grapje, wanneer we weer eens met z’n allen aan de buitensteiger lagen te borrelen.

Heb jij ook veel betrokkenheid gehad met de Kralingse Plas en de verenigingen daar?

Ja, heb je even? Dat begon eigenlijk nadat onze zoons de CWO opleiding in Hellevoetsluis hadden afgerond en heel graag verder wilden in het wedstrijdzeilen. Via Peter de Weerd (die toen nog de CWO organiseerde bij WSV Haringvliet) kwam ik terecht bij de RZV aan de Kralingse Plas. Ik ben daar zes jaar coördinator geweest van Team RZV, samen met Guido Lafeber. We organiseerden van 2005 tot en met 2010 de Voor- en Najaarstraining en begeleiden zo’n 150 zeilers in hun beginnende wedstrijdleven in Optimist en Splash. In 2010 heb ik samen met het Watersportverbond de Kaderopleiding gestart voor de opleiding van Zeilinstructeurs 2 en 3 voor de CWO-opleiding. En toen was de cirkel weer rond: ook instructeurs van het Haringvliet namen daar deel aan. Overigens is er een zeer hechte en goede samenwerking tussen de RZV, WSV Haringvliet en de andere Hellevoetse verenigingen: tijdens de Voor- en Najaarstraining van Team RZV mogen we gebruik maken van de faciliteiten in Hellevoetsluis, in de Combi’s op de RZV en in Hellevoet zien we veel mensen van beide clubs in de organiserende comités en de Combi-grootwatertraining van WSV Haringvliet, die elk jaar een 60-tal Combizeilers trekt. Dit wordt mede getrokken door trainers van Team RZV.

Was jouw partner ook al met de watersport verbonden of heb jij haar daarin meegeleurd?

Greetje heb ik leren kennen op het werk, bij mijn eerste (IT) werkgever, Kramers Automatisering in Rotterdam. Ik heb Greetje de liefde voor de watersport laten zien, hoewel zij ook vroeger met haar ouders en haar broer al in Friesland had gezeild.

Varen jouw zoons nog?

Tom en Sander varen nog steeds, hoewel hockey ook bij beiden een grote plaats inneemt. Tom is nu 17 en vaart sinds zijn 14^{de} in de Splash. Sander is nu 13 en vaart sinds zijn 8^{ste} in de Optimist.

En de laatste vraag: Ben je momenteel nog actief in het zeilen met je eigen kajuitboot?

Ja, maar slechts een enkele keer per jaar, recreatief. ‘Komt wel weer’, zeggen we telkens.

Frank, hartelijk dank voor je enthousiaste antwoorden, *Alda Langstraat*.



Offerhaus
watersport

www.offerhauswatersport.nl tel.: 0187 - 48 47 97

Nieuws van de Evenementen- commissie

Het Jubileumjaar is gestart !!!!!!!!!!!!!!!

We gaan er dit jaar iets moois van maken !!!!!!!!!!!!!!!



- Zondag 9 januari Nieuwjaarsreceptie in Kerk aan de Ring, Ring 2, Hellevoetsluis 15.00 uur – 18.00 uur.
- Vrijdag 21 januari houdt Tjitte de Groot een lezing in ons clubhuis over het oversteken van de Maasmond.
- Zondag 30 januari is de *Bonte Os* 14.00 uur - 17.00 uur open om bij te kletsen. Bob Dekker zal glühwein maken.
- Zondag 27 februari gaan we wandelen in het natuurgebied "de Kwade Hoek", we wandelen o.l.v. gidsen van Natuurmonumenten. Na afloop is er erwtensoep in de *Bonte Os*. We verzamelen om 12.00 uur in de *Bonte Os* en rijden met elkaar naar het wandelgebied. De wandeling duurt ongeveer anderhalf uur.
- Zaterdag 19 maart geeft Gep Engler een lezing in de *Bonte Os* over zijn reis naar Antarctica met de zeilbark *Europa*.
- In de maand mei (20, 21 en 22 mei) hopen we het Kanaal te openen en onze Openingstocht te organiseren.
- 17 september Nazomerfeest, echt feest!

Voor de twee lezingen moet u zich opgeven bij trudy.intres@yahoo.com
Het is gratis. Aantal personen en Evenement vermelden.
Houd ons clubblad en onze website in de gaten!



BoekenBoot

Hellevoetsluis in oude ansichten

Reprografie: Cor Koch

Tekst: Kl. Buitenhuis

Europese Bibliotheek – Zaltbommel

Te koop bij de Oudheidkamer te Hellevoetsluis

Prijs: € 15,-



Dit is een boekje met echt **oude** ansichten. Aan de hand van oude plaatjes en de bijbehorende praatjes maakt u een wandeling door het Hellevoetsluis van toen. Wat dit boekje zo aantrekkelijk maakt zijn de diverse ansichten van de diverse havens van Hellevoetsluis, het Kanaal door Voorne, de Vesting, de Werf en Hellevoetsluis als belangrijke Marinestad.

Het ontstaan van onze Vereniging kwam later in beeld. Daar is een ander boekje over uitgegeven nl. Herlevend Hellevoetsluis 1945-1980. In de Oudheidkamer van Hellevoetsluis heb ik een exemplaar mogen inzien. Helaas heb ik dat boekje nog niet voor onze Vereniging kunnen kopen, al struin ik doorlopend het internet hiervoor af. De uitgeverij Aprilis is namelijk failliet. Is er een lid of iemand anders die ons hieraan kan helpen? Deze boekjes zijn zeker de moeite waard voor wie geïnteresseerd is in de plaats waar hij/zij woont en/of zijn/haar schip een ligplaats heeft en zeker ook voor onze gasten.

Voor U opgezocht door *Ria Peelen*.



Op de kaft prijkt de Nautilus met volle zeilen in de Vestinghaven Hellevoetsluis



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

De Wadden verkennen. Ammeren waar en wanneer je maar wilt. Willem Bovendijk zag het al lang geleden voor zich. Om zijn jongensdroom mogelijk te maken, hebbe wij een unieke hypotheek voor hem gemaakt: de Willem Bovendijk Hypotheek®. Deze hypotheek betaalt 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 zetje wilt, 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 écht vaststaat. En dat is de naam van uw hypotheek.

Bel voor een afspraak 0800-7011 of uw tussenpersoon.

De ING Bank is niet aansprakelijk voor schade van welke aard ook.

ING  BANK

DEENK MET U MEE

Ledenservice

Blijft u even aan de lijn?

Michelle Blaauw - KNRM

Maak van uw tijdverdrijf gerust uw sport, schuw de risico's niet, maar breng ze in kaart en ga er slim mee om. Weinig is zo geschikt om te onthaasten en even bij te komen van de dagelijkse besognes als lekker het water op gaan. Als het dan toch misgaat, is er bijna altijd tijdige hulp. Uw Verenigingsgenoten tijdens een wedstrijdje, medesportvissers of -surfers kunnen u te hulp schieten. Handig om in ieder geval bij elkaar in de buurt te blijven.

Niet overboord!

Bent u alleen met de elementen, is het donker, slecht weer en zijn de golven hoog? Dan is er altijd de KNRM om u bij te staan. Maar u moet ons één ding beloven: houd contact met uw vaartuig en blijf even aan de lijn. Zet uzelf vast met een deugdelijke korte lijflijn zodat u niet overboord kunt vallen. Gaat u even naar binnen, maak uzelf dan los en laat de lijflijn vastzitten, dan bent u direct weer aangelijnd als u weer de kuip in stapt. Moet u aan dek zijn (ook als het maar heel even is!), zorg dan dat u uw bewegingsvrijheid niet verliest, maar maak uzelf vast aan platte banden die over dek (of onder de giek) gespannen zijn. De zeilmaker maakt ze



met plezier voor u op maat. Geven ze ongeveer een metertje mee, dan breekt u niets, mocht u toch nog overboord slaan.

Toch overboord?

Het schip waar u afgevallen bent, moet in uw buurt blijven tot er hulp komt. Niet gaan varen met u als sleep, dat kost mensenlevens. En... overboord vallen lijkt niet zo erg, totdat je er achter komt dat je iemand niet meer aan boord kunt krijgen. Neem het dus liever maar meteen serieus, alarmeer zo spoedig mogelijk en stel het slachtoffer gerust, na hem (meestal hem) drijvende zaken te hebben toegeworpen om op te gaan liggen in het water.

Redders kiezen zelf

De redders hebben een lijflijn die ze kunnen vasthaken aan een karretje dat over een rail langs het stuurhuis van de reddingboot meerijdt. Het remt af als er plotseling aan het karretje getrokken wordt. Het mes dat ze bij zich hebben kan zijn nut bewijzen als ze knel komen te zitten onder de boot. Dat levert meteen de verklaring voor het feit dat de schipper beslist of onze redders verplicht zijn om zich aan te lijnen. Maar die zijn nooit alleen en ze dragen altijd hun overlevingspak met reddingvest....



DIESELSERVICE IBV

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

- voortstuwinginstallaties
- 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

Delta Noord

Uit de Nieuwsbrief nr. 8, najaar 2010

Eiland Tiengemeten.

Delta Noord streeft onverminderd naar de mogelijke aanleg van een haventje aan de oostkant van het eiland. Er ligt daar een geschikt geultje wat zo'n aanleg mogelijk maakt. Eigenaar van het eiland is Natuurmonumenten en Delta Noord tracht daar afspraken over de mogelijke aanleg te maken. De aanlegplek voor jachten in het veerhaventje is in het afgelopen seizoen verplaatst en verbeterd en voldoet daardoor beter, maar blijft klein met plek voor zo'n drie jachten. Je moet een beetje geluk hebben om een plekje te vinden. Ook de grote charterzeiljachten weten het haventje te vinden, waardoor er weinig ruimte overblijft. Des te meer een reden voor de aanleg van aanlegsteigers aan de oostkant. Het eiland is potentieel een aantrekkelijke stop voor de recreatievaart op het Haringvliet!

Goereese Sluis, wachtsteiger binnenzijde.

RWS is begin oktober 2010 begonnen met de aanleg van een drijvend remmingwerk voor de recreatievaart aan de binnenzijde van de sluis. De werkzaamheden zullen half december 2010 klaar zijn. Daarmee is er een eind gekomen aan de onzalige situatie van het remmingwerk van de afgelopen jaren. Er zal jammergenoeg geen afstapmogelijkheid bij zijn, maar betekent desondanks een verbetering.

Natuur- en Recreatieschap Haringvliet.

Het schap wil volgend jaar de moorings uitbreiden met de reeds lang geplande extra 18 moorings. Het te verwachten batig saldo van dit jaar zal daarvoor aangewend worden.

Voorts zijn er plannen op een aantal andere punten:

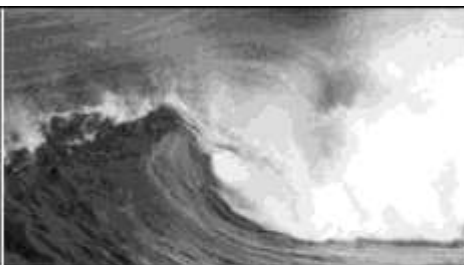
- Een nieuwe recreatiekaart "wat kan ik waar doen"?
- Er wordt een plan opgesteld voor een netwerk van voorzieningen voor de waterrecreatie en voor de Knooppunten.
- Realiseren van nieuwe aanlegplaatsen b.v. steigers buiten de reguliere jachthavens.
- Verbetering van het Quackstrand
- Verbetering van het strand Middelharnis om mede de entree van de haven aantrekkelijker te maken.

Halfuurlijks Weerbericht van Post Ouddorp op kanaal 71

Was in de afgelopen jaren dit weerbericht op de Delta Wateren prima te ontvangen via marifoonekanaal 25, na januari 2010 is kanaal 25 van Post Ouddorp afgeschermd naar de oostkant en niet meer te ontvangen op oa. het Haringvliet. Reden daarvoor was de ontoelaatbare interferentie met communicatiekanaal 25 van de Volkeraksluizen. RWS was evenwel bereid om het weerbericht via kanaal 71 als proef uit te zenden. Het is gebleken, dat het weerbericht goed te ontvangen is op het centrale en oostelijke deel van het Haringvliet. (Op het westelijke deel moet je weer afstemmen op kanaal 25) Ook op het Volkerak was dat het geval. Wel interfereert het daar met Post Dordrecht kanaal 71, waardoor delen van het weerbericht soms wegvallen. Delta Noord zal op grond van deze bevindingen RWS dringend adviseren deze maatregel te handhaven, zodat ook de komende seizoenen het halfuurlijkse weerbericht beschikbaar blijft op het Haringvliet, belangrijk met name voor de zeegaande jachten die via de Goereese sluis zee kiezen.

Berichten aan Zeevarenden (BAZ)

Waren de BAZ altijd te vinden op de website van de Hydrografische Dienst (www.hydro.nl), dan is dat nu anders. Men kan ze nu vinden op: www.defensie.nl/marine/hydrografie/baz. Goed om te weten.



Eberspächer

Techno Comfort Cromstrijen... de specialist voor uw schip



De kernactiviteiten van Techno Comfort Cromstrijen zijn:

- Scheepsverwarmingen van Eberspächer, Webasto en Truma
- Dieselgestookte cv-ketels van Kabola
- Scheepsairconditioning
- Mobiele koeling, koelkasten, koelsets (Coolmatic)
- Energiesystemen, acculaders, omvormers (Victron)
- STAT-X automatische brandblussystemen
- Reparatie, service en levering voor particulieren en bedrijven (ook op locatie)



Techno Comfort Cromstrijen B.V.
Marconistraat 2
3281 NB NUMANSDORP
T: 0186-65 36 66
F: 0186-65 11 93
I: www.technocomfort.nl
E: info@technocomfort.nl

Uit de regio

Hellevoetsluis als thuishaven in kort bestek

De Nederlandse kust met zijn gevaarlijke zandbanken was nooit een ideale ankerplaats voor zeilende en andere zeeschepen. Daar waar grote stromen de duinen doorbraken waren betere mogelijkheden. Aan het Haringvliet bood Hellevoetsluis een goede en dichtbij de zee gelegen ankerplek. In Hellevoetsluis vond daardoor met name de Admiraliteit van de Maze haar thuishaven. Dat bracht veel bedrijvigheid en werkgelegenheid met zich mee o.a. een scheepswerf en andere daar weer mee verband houdende bedrijven.

De ontwikkeling van het zeilschip stond ook in de 16^{de} en 17^{de} eeuw niet stil. De schepen werden steeds gespecialiseerder en zeker groter. Admiraal Tromp drong daarom aan op verbeteringen en uitbreidingen van de werf van Hellevoetsluis. De Franse tijd was helaas een dieptepunt, er waren toen nauwelijks marineactiviteiten, maar daar kwam Hellevoetsluis gelukkig weer boven op. In 1921 verliet de Marine, na vanaf 1588 333jaar het leven in Hellevoetsluis bepaald te hebben, definitief de Vesting. De oorzaak was o.a. dat de schepen te groot werden voor het Kanaal door Voorne. Al geruime tijd was de Nieuwe Waterweg (voltooid in 1872) een gegeven. De Koopvaardij had de Nieuwe Waterweg al eerder ontdekt. In de Tweede Wereldoorlog werd de ligging aan het Haringvliet voor Hellevoetsluis, de oorzaak van zijn eerdere groei en bloei, de reden voor zijn neergang. Na 1940 gaven de Duitsers



onze Vesting de genadeklap door $\frac{2}{3}$ ervan af te breken voor het verkrijgen van een vrij schootsveld. Na de oorlog waren er nog maar 700 Hellevoeters die leefden op de puinhopen van één der zwaarst getroffen gemeenten in ons land. In de naoorlogse jaren werd overwogen om Hellevoetsluis geheel te slopen. De Gemeente kocht toch de oude marinewerf en langzamerhand vestigden zich daar enkele nieuwe industrieën: een meubelfabriek, een metaalfabriek, een betonfabriek, een motorenrevisiebedrijf. Tegelijkertijd ontwikkelde Rotterdam zich met het Europoort/Botlekgebied. Dit had een positieve invloed op het bestaansrecht en de groei van Hellevoetsluis. Eeuwenlang hadden eb en vloed vrij spel in de Hellevoetse havens. Regelmatig moesten de bewoners van de Oostkade en de Westkade in de Vesting de vloedplanken zetten om zich tegen het zeewater te beschermen. In de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 wordt Nederland tijdens springvloed getroffen door windkracht 10. Heel Zuidwest Nederland en dus ook Hellevoetsluis wordt getroffen. Maar dit nadeel heeft blijkbaar ook hier zijn voordeel. Het Deltaplan en de daaraan verbonden Deltawerken boden honderden mensen werk en onderkomen. Allereerst werd de Werkhaven aangelegd. Vandaaruit wordt begonnen aan de bouw van de Haringvlietdam. De open zeearm verandert hierdoor in een zoetwaterbekken met een verbinding tot de open zee door een sluis. Eb en vloed hebben nauwelijks invloed meer. De oude Werkhaven krijgt naderhand als Heliushaven een recreatieve functie. Het Haringvliet wordt een geliefd **Watersportgebied**. Een sterke groei van toerisme en recreatie is het gevolg. Op dit moment bestudeert men de mogelijkheid om de Haringvlietspuisluizen op een kier te zetten om daarmee de negatieve gevolgen voor het Milieu te beperken. Het definitief op een kier zetten wordt echter steeds uitgesteld omdat ook dat negatieve effecten blijkt te hebben. Ieder voordeel heeft dus weer een nadeel.

Ria Peelen, met dank aan de Oudheidkamer te Hellevoetsluis.





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



www.schipperbitter.nl

Importeur: De Kuyper B.V. • Oudezandweg 90 • 5011 BE Schiedam • www.dekuyper.com



Een storm, een springvloed en een ramp was geboren!

1954-1971 Haringvlietdam

De bouw van het enorme sluisencomplex en de Haringvlietdam nam ruim vijftien jaar in beslag. Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee waren voortaan beter beschermd tegen stormvloeden. De Watersnoodramp had aangetoond dat de zee nog altijd een serieuze bedreiging vormde en dat de toenmalige waterkeringen niet afdoende waren. De Deltacommissie deed in maart 1954 de aanbeveling om het Haringvliet af te sluiten.



Rijkswaterstaat ontwierp een Deltawerk dat alleen in superlatieven kon worden uitgedrukt. De dam tussen Voorne en Goeree zou bestaan uit een complex van 17 spuisluizen van elk 62 meter lang en een schutsluis voor de scheepvaart. In de dam zouden duizelingwekkende hoeveelheden beton, klei en staal worden verwerkt. De aanleg zou ruim vijftien jaar in beslag nemen en enkele miljarden guldens kosten. Tussen augustus 1955 en oktober 1956 werd nabij Hellevoetsluis de Werkhaven aangelegd. Deze haven vormde het aanvoerpunt van materieel zoals rijshout en stortsteen. Op 13 februari 1957 begon men aan de aanleg van een ringdijk voor de bouwput. Nadat dit 'werkeiland' was drooggelegd, werkte men acht jaar aan de bouw van het complex van 17 spuisluizen. Tussen oktober 1959 en mei 1961 verdwenen ruim 20.000 heipalen in de bodem, waarna er voor de fundatie van de sluisvloeren en de peilers



bijna 50.000 m³ beton werd gestort. Tussen de peilers werden de zogenaamde nablaliggers bevestigd. Deze driehoekige, betonnen constructies waren voorzien van stalen kabels, die de kracht van opstuwend water en ijs opvingen. Bovenop de nablaliggers werd de weg aangelegd. Tussen januari 1964 en mei 1966 werden de stalen schuiven bevestigd en was het spuisluizencomplex gereed. De volgende fase was het verwijderen van de bouwput. Het kostte een jaar om de ringdijk weg te baggeren. Op 30 september 1968 werden de sluisen opengezet en begon men aan de daadwerkelijke afdamming van het Haringvliet. Vanaf een kabelbaan die over het water was gespannen, werden 140.000 betonblokken in het Haringvliet geworpen. De blokkendam vormde een stevige ondergrond voor het dijklichaam, dat met opgespoten zand, grond en asfalt verder werd opgehoogd. Op de dam werd in de zomer van 1971 een nieuwe dubbelbaans weg aangelegd: de rijksweg 57, die de toegankelijkheid van Zeeland zou bevorderen. Op maandag 15 november 1971 stelde de koningin de 4,5 kilometer lange Haringvlietdam officieel voor het verkeer open.

Ria Peelen.

Dijkxhoorn
 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 - 8222 KB Hellevoetsluis - Tel. 0181 312417

JUWELIER **HOOGVLIET**
since 1840

EDOX
 Maître Horloger - Les Genévez
 depuis 1884

Voorstraat 37 - Bridle - T 0181 413451 | www.juwelierhoogvliet.nl

Interviews met ereleden

Volgens artikel 3 ad c van de Statuten kunnen door een Algemene Vergadering ereleden worden benoemd indien zij aan de Vereniging of aan de watersport in het algemeen belangrijke diensten hebben bewezen. Op onze website, [wsv-haringvliet.nl/Algemene info/Ereleden](http://wsv-haringvliet.nl/Algemene%20info/Ereleden), is te vinden wat onze ereleden allemaal voor de Vereniging en/of de watersport hebben gedaan, waardoor ze deze titel hebben verkregen. Het is daarom nu leuker om te lezen hoe ze tot de watersport zijn gekomen en hoe of waarom ze lid van onze Watersportvereniging zijn geworden. Een aantal ereleden is helaas overleden en van ons erelid Siem van Hagen weten wij (wie wel?)geen woon- of verblijfplaats meer. Zodoende bleven de ereleden Laban van der Klooster, Hans Sasz, Gep Engler, Felix Keller en Frits d'Archard van Enschat over om te interviewen. In de vier Bestekken die in ons Jubileumjaar verschijnen publiceren wij deze interviews die zijn afgenomen door Amelie Bijma.

Hans Sasz, erelid WSV Haringvliet

Hans Sasz bracht zijn jeugd door in de bossen van Duitsland. Hij kwam als elfjarige in 1950 naar Nederland. Hij woonde in Rotterdam en de eerste kennismaking met water was het varen op zelfgebouwde vlotten in de volgelopen kraters in de stad. Op de vraag of hij zo kort na de oorlog geen last had van zijn Duitse afkomst wordt ontkennend gereageerd: Hij stond zijn mannetje. Op school begon de kanovereniging Kralingse Plas leden te werven en Hans werd lid. Hij bouwde thuis een tweepersoonskano van polyester, deze was zwaarder dan de houten uitvoering, en voer hiermee op de Kralingse Plas. Om wedstrijden te kunnen varen kocht hij een R1S- (Race 1-persoons Standaard) kano en met de Vereniging gingen de kano's op trailers naar de wedstrijdlocaties. Hij deed zelfs mee aan de wedstrijd Nederland-Duitsland. Vervolgens kocht hij een huurboot in het Noorderkanaal, dit was een 12- voets roeiboot, waar hij zelf een zeil op maakte. Na school ging hij in Zwitserland werken en verdiende daar het



geld, waarmee hij een 16 m² en een scooter kocht. Met de zeilboot werd gevaren op de Reeuwijkse Plassen. Vervolgens werd er een Juno gebouwd, een kajuitzeilboot van 7.10 m. De bouw vond thuis in zijn kelder plaats en het schip ging naar de Bergsche Achterplas. Deze plas was te ondiep voor het schip en Hans werd lid van WV Schieland in het Noorderkanaal. Van hieruit werden de Brieler Stertochten gevaren. Dan moesten soms hele gedeelten gepeddeld worden, want het schip had geen buitenboordmotor. Elk weekend werd er gevaren op de Rottemeren. Dat was standaard het eerste stuk peddelen voordat er gezeild kon worden. Uiteindelijk kreeg hij een ligplaats bij WV Rozenburg. Het werd tijd voor een groter schip en Hans liet een casco bouwen in Brielle bij Van der Torre. Dit was zijn eerste stalen kajuitboot, een Tsaar Peter van acht meter. Met dit schip, de *Stavast*, heeft hij ruim tien jaar gevaren. Hiermee kwam hij in 1968 in het Kanaal, want hij was naar Oudendoorn verhuisd. Lid worden van de Vereniging verliep toen nog via een Ballotagecommissie. 1968 was het laatste jaar dat er nog doorvaart was door het Kanaal naar Rotterdam. Daarna volgde er uitbreiding van de Haven. Er was toen nog geen zelfwerkzaamheid, alles gebeurde nog vrijwilliger. Met de Juno werd in Verenigingsverband over zee naar Zierikzee gevaren, maar hij voer ook naar Pin Mill in Engeland. Bij Van der Torre werd later een door Hans getekend groter casco van 11.20 m gebouwd. Dit werd de tweemaster *Stavast*. Met dit schip voer hij in zo'n zes weken rond Engeland door het Caledonisch kanaal. Dit schip werd ook weer na zo'n tien jaar vervangen door een grotere tweemaster van 13.20 m. Hans tekende weer zelf het ontwerp. Dit deed hij door alle maten van het schip met 20% te vergroten. De nieuwe *Stavast* werd gebouwd in Stellendam en wederom door Hans ingetimmerd. De naam *Stavast* zegt veel over Hans: als hij eenmaal een weloverwogen besluit had genomen moest je van goede huize komen om hem op andere gedachten te brengen.

Hans was handig met zijn handen. Hij was 32 jaar instrumentmaker bij Unilever in Vlaardingen en in zijn vrije tijd mocht hij de machines gebruiken om beslag te maken. Hij heeft heel wat beslag gemaakt voor leden van WSV Haringvliet en WV de Maas. Met de laatste *Stavast* voer hij o.a. naar Denemarken, Zweden, Polen en Frankrijk. Vanaf 1986 woonde Hans aan boord. In 2000 werd het schip verkocht en ging Hans aan de wal wonen in een huisje op camping de Kwack. Dat Hans van tuinieren hield hadden we op de Vereniging al gemerkt. Op de walkant tegenover zijn boot had hij zijn eigen tuintje gemaakt en hoewel Hans en zijn schip alweer enige jaren de Haven hebben verlaten zijn de restanten van het tuintje nog steeds zichtbaar. Behalve het afbouwen van zijn eigen schepen heeft Hans als Technisch Commissaris heel veel voor de Vereniging gedaan. Met name de paalmutsen, waarbij een versleten houten paal onder de waterlijn werd afgezaagd en het bovenstuk vervangen werd door een stalen muts, hebben wij aan Hans te danken.



Door ziekte kan Hans niet meer actief zijn binnen de Vereniging, maar zijn inzet in het verleden is niet vergeten.

Amelie Bijma.

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



W.Boender
JACHTSCHILDERSBEDRIJF

Gespecialiseerd in het schilderen van:

Polyester-, aluminium- en stalen schepen
(zowel boven- als onder de waterlijn)

Stationsplein 7
Tramhaven

Hellevoetsluis

E-mail: w.boender@zonnet.nl

Mobiel: 06 - 43 09 11 55

W. Boender

Tel. : (0181) 32 38 19

Privé : (0181) 31 51 49

staat borg voor kwaliteit!

Interview Wim Olthoff, Havenmeester Kanaal

Het bootjesleven van Wim begon toen hij 13-14 jaar oud was met een zeilkano op de Vliet bij Den Haag. De kano lag in de Laakhaven en later bij de *Knip* in Leidschendam. De zeilen waren zelf gemaakt van oude lakens en ook het mastje was eigen maaksel. Er werd van de Laakhaven naar Leidschendam gevaren en dan ging je wel eens om bij veel golfslag. Wat later in de jaren 50 werd er met een Scheerenkruiser gezeild op de Reeuwijkse plassen. Het schip was opgeknapt en er werd een paar jaar mee gezeild. Uiteindelijk sloeg het verval toch toe en ging de brand er in. Na zijn huwelijk met Marian ging Wim in Zoetermeer wonen en werd er een heel oude BM gekocht. Hiermee gingen zijn vrouw, twee kinderen en een grote herdershond op vakantie. Dat waren nog eens tijden! Ze sliepen met zijn allen in de BM en 's morgens moest er eerst gehooisd worden, want dan stond het water tot aan de vlonders. Nog even probeerde Wim daarna zijn geluk met een speedboot, maar dat was hij al na twee maanden zat. De boot werd verkocht en er werd een casco van een Sneekermeerkruiser aangeschaft. Wim deed de aftimmering zelf. Met dit schip werd op de Reeuwijkse plassen gevaren. Hier leerde Wim ook Trudy en Eddy Intres kennen. De Sneekermeerkruiser werd verkocht en ingewisseld voor een Wibo 835. Ook dit schip werd na zo'n drie jaar weer vervangen; ditmaal werd het een Vanguard 920. Na weer drie jaar werd een boot (Gobelens 10x3) van Jan Looij overgenomen. Dit schip werd in 2001 verkocht en het huidige schip een Jeanneau 37 werd aangeschaft. Het schip werd opnieuw ingetimmerd en geschilderd door Wim van Veen en de oorspronkelijk witte romp werd overgeschilderd in een mooie lichtblauwe kleur. Met de Jeanneau werden tochten gemaakt naar de Randmeren, IJsselmeer, Zeeland en Antwerpen. Met het schip van Hans Sasz werden diverse tochten gemaakt naar Engeland. Er gingen meer verenigingsleden mee als bemanningslid en dat was altijd heel gezellig. Alle schepen die Wim heeft gehad, droegen de naam *Oki Doki*. Ook zijn huidige. Aan nummers achter de naam is hij nooit begonnen en dat is misschien maar goed ook, want hij heeft aardig wat bootjes gehad. De laatste tijd is er wat minder gevaren, doordat allerlei menselijke onderdelen vervangen moesten worden (hartklep, knie- en schoudergewricht). Maar Wim laat zich niet kisten. Sinds de oprichting van de WSV Heliusslag lag Wim daar met zijn boot. Hij ging eind 1977 in Hellevoetsluis wonen, nadat hij eerst een ligplaats voor zijn schip had geregeld. Hij heeft altijd bij WSV Heliusslag gelegen, maar toen hij in 1990 stopte met werken werd hem gevraagd havenmeester te worden in het Kanaal bij WSV Haringvliet. Hij moest heus solliciteren en werd aangenomen per 1-1-1991. Wim was daar erg blij mee en verhuisde met zijn schip naar het Kanaal.



Na zo'n 20 jaar als Havenmeester in het Kanaal heb je natuurlijk heel wat meegemaakt. Om wat te noemen: een zware storm waarbij alle steigers onder water stonden en lijnen van schepen moesten worden losgesneden, omdat de steiger anders losraakte van de wal. Dit is later nog wel vaker voorgekomen. Ook is er een keer een oude Engelse reddingsboot na een vorstperiode gezonken. Wim sneed een oud surfpak aan repen en Peter Naber ging het ijsskoude water in om hiermee het lek te dichten. Daarna kon het schip droog gepompt worden. Verder is er uitbreiding van ligplaatsen geweest aan de zuidzijde en is er een nieuw Havenkantoor gebouwd en de oude container ontmanteld. 's Nachts werd er beton gestort op het ponton waar het nieuwe Havenkantoor op zou worden gebouwd. Wim was daarbij aanwezig. Dat

storten ging zo grof dat het drijvende ponton dreigde te breken. Hij kon net op tijd ingrijpen. Voor de verdere afbouw van het *Arendnest* is er veel hulp geweest van zelfwerkzaamheid en van mannen die buiten de zelfwerkzaamheid vele extra uren maakten. Wim vindt de periode van zelfwerkzaamheid heel gezellig en kijkt er naar uit. Daarbij zorgt hij altijd voor bliksoep met "eigen inbreng".

Tijdens het afnemen van dit interview is Wim druk in de weer met ontruimen van de haven en herindeling van schepen om ruimte te maken voor afbraak en nieuwbouw van de ligplaatsen. Dit ondanks het feit dat hij een arm niet kan bewegen vanwege een recent nieuw schoudergewricht. Hij kijkt echt uit naar het slopen, daar kan mee begonnen worden zodra de bouwvergunning rond is en die is nu rond.

Amelie Bijma.

vrijdag 20 mei 2011:
officiële opening nieuwe Kanaalhaven!
Het weekend van 21 en 22 mei 2011:
Openingstocht vanuit onze nieuwe Kanaalhaven.

Staat dit al in uw agenda?



JACHTSERVICE
HARINGVLIET

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

Deltahaven 73
3251 LC Stellendam
Tel : 0187 499319

De geschiedenis van WSV Haringvliet 1961-2011 (1)

Het is 1961, het Haringvliet is nu nog open water. Maar de Watersnoodramp in februari 1953 was aanleiding voor het Deltaplan. Dit omvat o.a. een toekomstige afsluiting van het Haringvliet. Op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen wordt, zelfs naar de toenmalige maatstaven, slechts in zeer beperkte mate watersport bedreven. In het Kanaal door Voorne hebben ter hoogte van Hellevoetsluis enkele jachten hun (persoonlijk gefinancierde) vaste ligplaats; daaronder ca. twaalf onder de vlag van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas. Dat is naast het visserijbedrijf van de heer T.D. Bouwman, die tevens als toezichthouder fungeert. Ook is er in die tijd nog een openluchtzwembad in dit Kanaal, dat nog een bevaarbare verbinding tussen Haringvliet en de toenmalige Brielse Maas/Oude Maas vormt.

De oprichting

Hellevoetsluis is mede voorbestemd om zijn bewonersaantal aanzienlijk uit te breiden ten gevolge van de voorgenomen vestiging van grote (petrochemische) industrie in Botlek en Europoort. Het bestuur van VVV Hellevoetsluis voorziet daarom een groei van de watersport in de regio en deze kan een toeristische stimulans voor het plaatsje zijn. En zo besluit het bestuur van VVV Hellevoetsluis op 24 januari 1961, onder leiding van de voorzitter de heer Geist, het initiatief te nemen tot de oprichting van een watersportvereniging. Men laat er geen gras over groeien, want reeds op 13 februari vindt met dertig personen een vergadering plaats in het inmiddels niet meer als café bestaande café Uitterlinden in de Hoofdwachtstraat. Het eerste bestuur bestaat uit zes personen 'uit de zaal', aangevuld met drie personen uit de VVV, waaronder de heer Geist als voorzitter. Hoewel de conceptstatuten 6 februari 1961 als oprichtingsdatum vermelden, is later besloten om de vergadering op 21 maart te beschouwen als de formele geboortedatum. Op 6 september 1962 wordt de Koninklijke goedkeuring verkregen.



De heer Geist, erelid van onze vereniging

We bouwen een haven

Niet zonder problemen lukt het om de ligplaatsen van De Maas in het Kanaal over te nemen en er in zelfwerkzaamheid nog twintig bij te bouwen. Op 26 mei 1962 wordt onze eerste haven officieel geopend en al in datzelfde jaar worden de eerste activiteiten ontplooid om t.z.t. in aanmerking te komen voor het inrichten van een jachthaven in de Werkhaven, die ten be-

hoeve van de afsluiting van het Haringvliet was gebouwd. Maar dat zal nog ruim tien jaar duren.

In 1964 komt het ministerieel besluit dat het Kanaal door Voorne dicht gaat: eerst de Noordzijde en later de Hellevoetse kant. Dit laatste heeft ca. vijftien jaar als een zwaard van Damocles boven onze ligplaatsen in het Kanaal gehangen en pas in 1981/1982 wordt de sluis gerestaureerd en gemoderniseerd.

Eind 1965 is onze haven gegroeid tot 45 ligplaatsen en twee jaar later wordt deze uitgebreid met het drijvende gedeelte aan de Noordzijde. In 1970 vindt er weer een uitbreiding plaats waarmee de haven groeit tot ca. honderd ligplaatsen. Het volgende jaar heerst er nog steeds

onzekerheid over de toekomst van het Kanaal. Rijkswaterstaat stelt dat, bij sluiting van het Kanaal, geen enkele gebruiker recht kan doen gelden op compensatie elders. De Vereniging zoekt mogelijkheden in de Trambahaven en in de Marinehaven en er komt een voorstel om de Werkhaven (gedeeltelijk) als jachthaven in te richten. In april 1972 lezen we in ons clubblad dat er plannen zijn voor een commercieel 'Port Freedom' met vijfhonderd ligplaatsen in Hellevoetsluis, maar hier komt niets van terecht. In verband met herstelwerkzaamheden door de Gemeente beschikken we tijdelijk over twintig boxen aan de oostkant van het Kanaal. Gedurende vele jaren wordt er met de Gemeente onderhandeld over uitbreiding van onze haven in het Kanaal. Zowel de Gemeente als de Vereniging willen wel, maar eerstgenoemde vindt dat het veel en laatstgenoemde vindt dat het weinig geld moet kosten en dat is een probleem! In 1989 vragen we ons zelfs af of we onze haven in het Kanaal wellicht moeten opgeven t.g.v. exorbitante tarieven van de Gemeente. Maar in 1993 is het echt zo ver: het Havenbestuur van het Kanaal krijgt, na vijftien jaar touwtrekken met de Gemeente over de prijs en de voorwaarden en één jaar met de leden over de financiële consequenties, toestemming voor het starten van een uitbreiding van de Haven. De zelfwerkzaamheid speelt weer een grote rol. Hierdoor lukt het voor minder dan de helft van het budget. Op 23 april 1994 opent wethouder Jurgens het nieuwste deel van onze oudste haven. Zoals zo vaak: De geschiedenis herhaalt zich en de eerste tien jaar van de 21^{ste} eeuw zitten we weer midden in hooglopende 'financiële discussies' met de Gemeente over de huurprijs. Juli 2009 wordt er een nieuwe overeenkomst op hoofdlijnen getekend door WSV Haringvliet, WV Hellevoetsluis en Waterman Hellevoetsluis met de Gemeente Hellevoetsluis. 26 februari



De burgemeester van Hellevoetsluis opent de Haven

De burgemeester van Hellevoetsluis opent de Haven

2010 tekenen we het Contract voor twintig jaar. Dit zal resulteren in een volledige herinrichting van de jachthaven aan de Westzijde van het Kanaal. WV Hellevoetsluis zal uit de Vesting naar het Kanaal verhuizen.



Onze Voorzitter, Ad Brinkman, met naast hem wethouder E. Taal en de voorzitters van WV Hellevoetsluis en Waterman Hellevoetsluis

Invloed van het Deltaplan

Eind zestiger en begin zeventiger jaren worden diverse afgesloten zeearmen, met name Grevelingen en Veerse Meer, 'geschikt gemaakt' voor de recreatie. Zo niet het Haringvliet. Want in 1956 was er een rapport 'Visie Lange' verschenen dat het Haringvliet beschreef als *“een ruw en gevaarlijk water dat ongeschikt is voor waterrecreatie.”* Dit zou ook na de toekomstige afdamming het geval blijven. In 1969 is de Watersportcommissie Rijnmond van mening dat het Haringvliet zijn ruige karakter dient te behouden.

Meer zaken ontwikkelen zich anders dan voorzien. In 1965 spreekt onze Voorzitter de verwachting uit dat *“t.z.t. het Noordzeekanaal, de Waterweg en de Schelde voor jachten zullen worden verboden, zodat de enige toegang van zee naar ons binnenwater langs Hellevoetsluis zal gaan lopen.”*

Op 8 juli 1969 wordt het Rak van de Scheelhoek afgesloten voor de scheepvaart. We moeten nu dus door de sluis naar zee. Echter het Haringvliet kent nog steeds de bijzondere dimensie: stroom, een niet te onderschatten factor bij de wedstrijden!

In november 1970 gaat, na ca. vijftien jaar bouwen aan de dam, het Haringvliet dicht. In een toespraak tot de Commissaris van de Koningin, schat onze Voorzitter dat er in de Werkhaven plaats kan komen voor ongeveer vierhonderd boten en hij denkt aan de mogelijkheid van recreatiewoningen rond deze haven; een idee dat rond 1990 weer de kop opsteekt, en uiteindelijk is gerealiseerd in de vorm van Cape Helius.

In 1972 protesteren KNWV en ANWB bij Rijkswaterstaat tegen voorgenomen veranderingen van de historische namen van wateren. Hollandsch Diep, Vuile Gat en Haringvliet moeten Hellemeer gaan heten en het buitendijkse gedeelte van het Haringvliet is voorbestemd om Hellezee te worden gedoopt. KNWV en ANWB zijn grote voorstanders van het Halskanaal, de geplande vaarweg door Goeree tussen het Haringvliet en de Grevelingen.

Nu de afsluiting een feit is, komen er diverse nieuwe mogelijkheden voor jachthavens: Door het opheffen van de veerverbinding met Middelharnis komt de Tramhaven vrij. Er wordt besloten om Hellevoetsluis als operatief steunpunt voor mijnenbestrijdingseenheden op te heffen, zodat de Marine uit de Industriehaven vertrekt. De Werkhaven heeft zijn oorspronkelijke taak achter de rug. De vrijgekomen havens vragen nu als het ware om een andere bestemming.

In 1994 ontstaan er plannen voor een nieuw beheer van de schuiven in de Haringvlietssluisen, namelijk een (gedeeltelijke) opening, zodat het getij en daarmee ook het zout op het inmiddels zoete Haringvliet zullen terugkeren. Er wordt geëxperimenteerd, vergaderd en gepubliceerd over het 'getemd getij' op het Haringvliet. De schuiven zouden uiteindelijk december 2010 'op een kier' gaan, zo'n vijf jaar later dan voorzien, maar het ziet er weer naar uit dat dit opnieuw 1 à 2 jaar is uitgesteld. Voorts is van Tiengemeten een natuurgebied gemaakt: boeren weg en dijken doorgestoken.

Er komt een tweede haven

Nu de Werkhaven zijn oorspronkelijke taak ten behoeve van de bouw van de Haringvlietdam achter de rug heeft, laat onze Vereniging zich deze kans niet ontgaan. Er is geen tijd om de officiële weg te bewandelen, dus gebeurt het min of meer stiekem: Op een zaterdagmorgen vaart er een sleep van achthonderd meter lang met steigers en een dekschuit met palen van zeventien meter naar de Werkhaven en er worden door Volker Beton palen geslagen en steigers, compleet met elektra en leidingen, aangelegd. Deze steigers doen nu nog steeds dienst. Die eerste (toen dus nog clandestiene) paal is op 1 mei 1973 geslagen door mevrouw Dekker. Namens onze Vereniging zijn o.a. de heer Geist en zijn vrouw daarbij aanwezig en ambtenaren van Rijkswaterstaat kijken met verbazing toe.

Op 18 mei 1974 vindt de officiële opening van onze nieuwe accommodatie plaats: onze A-, B- en C-steiger en kort daarna komt er ook een deel voor WV Hellevoetsluis. Daarmee hebben we behalve de 99 plaatsen in het Kanaal, 76 nieuwe ligplaatsen, waardoor de 'actuele' wachtlijst



1 mei 1973

Mevrouw Dekker slaat de eerste paal

even is geslonken tot twee. Toch bevat de 'niet-actuele' wachtlijst nog 51 namen.

Merkwaardig genoeg wordt over de voorbereiding en de eigenlijke bouw van onze nieuwe accommodatie in die tijd met geen woord gerept in ons clubblad, maar toch is er blijkbaar heel wat (ook door de leden) over vergaderd. Met de zeilschool De Zuidwester, die op diverse plaatsen vanuit Hellevoetsluis had geopereerd, wordt een overeenkomst gesloten, waarbij deze een plaats in ons deel van de Werkhaven krijgt en het toezicht en Havenmeesterschap op zich neemt.

Onze nieuwe haven trekt direct nieuwe leden aan: in 1973 breiden we uit met tachtig nieuwe leden. Daarmee zitten we dan op bijna driehonderd leden, "*waardoor de hoeveelheid werk voor de verschillende Bestuursleden bijna niet meer op te brengen is,*" zo lezen we in ons clubblad. En ondertussen is het er alleen maar gecompliceerder op geworden.

Gep Engler,

1994/1995, herzien in 2001, 2004, 2009 en 2010.

Kleine aanvulling eind 2010, Ria Peelen.

Zoek de verschillen op de tekening, oplossing:

Het oog van de kapitein
De golfjes
De schubben van de vis
De knop van de vlaggestok
De palen van de steiger
De bovenste rij strepen van de kapiteinspet
De spetters onder het visje



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

Met de *Shaula* naar het noorden

De eerste week

Na een heerlijk weekeinde en uiteraard voetbal kijken zijn we dinsdags naar Den Helder gezeld, niet al te veel wind en uit veranderlijke richting zorgt voor ons eerste nachtje doorvaren, waarna we op woensdagmorgen aankomen. Er wordt gewaarschuwd voor een onweersstoring op donderdag, die langs de Nederlandse kust en vervolgens noord gaat trekken. Dat laatste vinden wij niet erg aantrekkelijk, dus gaan we voor de nasi in de kantine van de Koninklijke Marine Jacht Club. Inmiddels geeft het KNMI voor donderdag een windwaarschuwing SW 7 waar uiteindelijk een paar uur 8 uit komt. Door de havenmeester is ons een plek direct achter de steiger van de KNRM met de kop in de wind toebedeeld. Met de gegeven weersomstandigheden duurt het niet lang voor de *Joke Dijkstra* uit moet varen. Het is erg voor de mensen die de hulp nodig hebben, maar voor ons als toeschouwers is het wel fantastisch om te zien hoe geolied een en ander verloopt. We begrijpen nu ook beter waarom er vaak meerdere boten aan een actie meedoen. Bij een van de acties coördineerde de *Joke Dijkstra* en werden door een van de kleinere bootjes mensen overgezet. Het was voor de grote boot gewoon te ondiep. Ook de sleeptros werd zo overgezet maar het slepen zelf werd door de grotere boot gedaan. Uiteindelijk is de *Joke Dijkstra* zes keer uitgevaren, waarbij een keer de marinehelikopter assistentie verleend heeft om een vrouw met gekneusde ribben van een op de Noorderhaaks gestrand jacht af te halen.



Na nog een dagje Den Helder in verband met de nog doorstaande golfslag gaan we zaterdag richting Zuid-Noorwegen, waar we na een zeer snelle eerste dag en een rustige tweede op maandagmiddag aankomen. De tocht is wel een aantal mijltjes langer geworden, omdat het Molengat volgens de jongens van de KNRM niet echt veilig meer is: slecht betond, smal en ondiep.

In Noorwegen

De bestemming is Mandal en in de beschrijving van de havengids zien we dat er een lange houten kade langs een weg loopt waar gasten kunnen afmeren. Bij het aanlopen hebben we het idee dat we het strand opvaren, lang turen naar een heel klein tonnetje op 50 meter van de branding is nou niet wat je in het donker moet doen. Gelukkig komen we midden op de dag aan en bij aankomst in de havenkom zien we een Nederlandse HalbergRassy aan een houten steiger liggen, verder is er geen vrije plaats, dus hebben we *Shaula* langs de HR afgemeerd. Een borrel en een paar uur slaap, eens geïnformeerd of er ergens 220V aansluitingen zijn, maar de eigenaren van de HR (Gerard en Marjet) en hun opstapper Peterjan hadden al gezocht en niets gevonden. De volgende morgen zelf op onderzoek gegaan bij de havenmeester en die vertelt ons dat het deel waar wij liggen privé is en er dus ook geen havengeld verschuldigd is. Vrienden van Gerard en Marjet zijn bij ons langs zij gekomen. Het contact met beide stellen is uitstekend en ook hun vier kinderen hebben het prima naar de zin. Iedereen wil *Shaula* van binnen zien en ze zijn unaniem van mening dat het een fantastisch schip is, wat wij bescheiden als we zijn volledig beamen. Op woensdag staat er een rustige NO wind, perfect om naar Farsund te zeilen, dat is ook het plan van de twee stellen dus besluiten we samen te gaan. Helaas voor ons maakt de koppeling een raar geluid en net buiten Mandal zijn we terug gegaan. Volgens mij is het een probleem met de afstelling, maar dat kan je beter aan de kade doen dan buiten op zee. Een uurtje later dan de rest zijn wij ook weer op weg, de afstelling van de vooruitstand was niet goed, als we weer in Nederland zijn vragen we wel hoe dit kan verlopen. Na een prachtige tocht in Farsund aangekomen, waar alleen kleine steigertjes zijn. We leggen *Shaula* gewoon klem tussen een motorboot en de T-steiger. De volgende morgen komt een mevrouw in traditionele kleding bij alle schepen een krant en een zakje broodjes brengen. Er ligt een 22 meter hoge brug tussen de fjord en het stadje dus dat kan met een krappe meter net,



verderop lopen hoogspanningkabels over de fjord maar die gaan aan een kant naar de top van de heuvel (220 meter) dus als je de goede kant houdt, is er niets aan de hand. Volgens de pilot moet je bij het binnenlopen van de Lyngdalsfjord het midden houden omdat het er erg ondiep is. Brave Hollanders als we zijn, houden we ons daar aan en gaat de dieptemeter van onpeilbaar (meer dan 100 m diep) erg snel naar 3,5 m. Dat levert de nodige hartkloppingen op en later horen we van Gerard en Herco dat zij iets meer naar het noorden niet minder dan 6 m diepte gemeten hebben, dus bij het uitvaren deze koers maar aangehouden. Op ongeveer de helft van de fjord is een kleine baai, waar we verwelkomd worden door een kleine zeehond en werkelijk fantastisch voor anker liggen in 15 m diep glashelder water.



Met de rubberboot zijn we de fjord verder gaan verkennen. Als we echter aan een steigertje willen aanmeren om ons afval weg te brengen komt een zeer boze moeder zwaan al blazend op ons af. Oeps, wat een groot beest is dat! Wij er met ons 6 pk motortje en een wat te zwaar beladen rubberboot vandoor en moeder zwaan achter ons aan. Ze komt bijna bij Riet op schoot, dus duiken en wegwezen. De schrik zat er goed in en het afval hebben we maar bij iemand in een privécontainer gegooid. Na een paar dagen genieten in onze baai, waar we inmiddels alleen liggen wil je toch weer verder en zijn we terug gevaren naar Mandal, omdat we dat plaatsje eigenlijk nog niet gezien hebben. Weer aan de privésteiger gemeerd en het plaatsje bekeken. Net aan de andere kant van de haven heeft Riet een strand gezien en na jaren wil ze weer eens lekker aan het strand zonnen. Jawel hoor, als Riet net haar handdoek heeft uitgespreid komen er een Duitse opa en oma met vijf kleinkinderen op nog geen meter van haar af liggen. Alle attributen zoals strandballen, rackets, voetbal en de onvermijdelijke schepjes worden gebruikt, dus je snapt: iedereen plezier en Riet onder het zand i.p.v. in de zon. JP heeft het dan toch beter voor elkaar, want die heeft een mooi uitzichtpunt boven op een rots gezien. Oké, 115 trap treden, verder sta ik boven te hijgen als een postpaard: om

Nieuw in Stellendam:
Aquavitesse Haringvliet

Aquavitesse

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

GESPECIALISEERDE OPLEIDINGEN SCHEEPVAART - LOGISTIEK - INDUSTRIE

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

VMBO/MBO
OPLEIDINGEN

**SCHIEPVAART
EN TRANSPORT
COLLEGE**



HBO/BACHELOR
OPLEIDINGEN

DMS
SPECIAL BRANCHEN OF STUDENT
**HOGESCHOOL
DE VRIJHEID
VAN DE ZEEVAART**

MASTER
OPLEIDINGEN



STC-NMU

CURSUSSEN
VOOR OEBROUW/PARTICIPIEREN



STC B.V.

ONDERDEEL VAN DE  **STC-GROEP**

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

15.00 uur gaan lopen dus erg warm. Het is wel de moeite waard en ik kan vanaf dit punt een paar mooie foto's maken.

De beheerder van de zeer luxe appartementen (+/- €1.000.000) waaronder de steiger ligt, heeft gemeld en vraagt bij wie wij op bezoek zijn. Bij de supermarkt is het verkeerde antwoord en dus worden we verzocht te vertrekken.

Het is de bedoeling dat er bordjes komen met maximaal drie uur meren, maar die zijn nog niet geplaatst. We vragen of we nog even mogen lunchen en dat is akkoord als hij zijn bootje naast ons mag leggen. Natuurlijk mag dat, want dan kunnen we niet weg! Het eind van het verhaal is dat we zijn telefoonnummer hebben en als we nog eens in Mandal zijn hem even moeten bellen, want dan zorgt hij dat we daar kunnen liggen.

Op donderdag op weg naar een prachtig plekje (NY-Hellesund) tussen Mandal en Kristiansand, waar de binnenkomst wel erg spannend is met west 6 Bft en een gaatje waarvan je denkt dat de boot er niet tussendoor past. Volgens de daar aangeschafte pilot staat er minimaal 2,5 m water. Het valt allemaal erg mee en de diepte komt niet onder de 5,5 m. Eerst voor anker gegaan, maar er is niet al te veel ruimte dus als er een plekje aan een rots vrijkomt dat er goed uit ziet halen we het anker weer op en hangen alle ballen op verschillende hoogtes langs de boot. Omdat het ineens weer begint te waaien wordt het een slechte manoeuvre naar een plek waar we eenmaal dichterbij gekomen eigenlijk niet goed kunnen liggen met als resultaat een paar flinke krassen op onze nieuwe lak en een ervaring rijker. Dit is nu de derde keer dat we met een nieuw gelakt schip een schade varen om daarna jaren schadevrij te zijn. Ik heb me nu echt voorgenomen dat ik een ankergewicht ga maken zodat in wat krappere ankerplekjes de ketting op de grond wordt gehouden. De plek is erg leuk met aan weerszijden eilanden en een



kom in het midden. Aan de ene kant, waar wij zijn binnengelopen, een diepe entree en aan de andere kant een entree met 1,6 m tussen de vrijwel loodrechte wanden van de twee eilanden door.

De volgende morgen met de rubberboot naar de wal om een wandeling te maken naar de top van het grootste eiland. Hier zijn in de Eerste Wereldoorlog een groot aantal verdedigingswerken gebouwd om Kristiansand te kunnen beschermen. Pas als we een aardedonkere gang in een rots zien gaan we begrijpen waarom er allerlei mensen rondlopen met zaklantaarns en hoofdlampen. Net terug aan boord gaat het regenen, dus de rest van de dag heerlijk met een boek in de hoek. De windverwachting voor de volgende dag is west 7 of 8 en dat vinden we wat teveel van het goede voor een kleine ankerplaats waar nog twee grote schepen zijn komen liggen. Na het bestuderen van de kaart hebben we drie plaatsjes gekozen waar we met veel wind wel willen liggen. De eerste blijkt bij aankomst een kade in reparatie te zijn. Nadat Riet haar voet heeft opengehaald aan het roestige betonijzer zijn we verder gegaan. Bij de tweede word ons zeer on-Noors verteld dat het allemaal privéplaatsen zijn en of we niet gewoon verder kunnen varen. Op de derde liggen we prima, water en voor het eerst in Noorwegen elektriciteit. Tot nu toe hebben we nog steeds geen havengeld betaald. Hoezo, Noorwegen een duur land, we zijn al drie keer uit eten gegaan van al het uitgespaarde havengeld. In het plaatsje Andoya waar we nu liggen zal het uit eten gaan niet lukken, want er is hier naast de prachtige Noorse vakantiehuizen en boothuizen met accommodatie op de verdieping helemaal niets te beleven. De plaatselijke bus rijdt alleen van maandag t/m vrijdag en dan nog om 07.00, 16.00 en 17.00 uur. Laten wij nu precies op zaterdag naar Kristiansand willen, want daar liggen 80 Tallships, voor *Shaula* is er helaas geen plaats meer beschikbaar. Het wordt liften of 10 km wandelen. Gelukkig is het lopen langs de rijksweg en komt er zoals we vandaag zien (vrijdag met enige regelmaat een Noorse auto langs. We houden de moed erin! Zaterdagmiddag eerst maar eens gevraagd hoe ver de Tallships van het centrum af liggen en nu blijkt dat ze aan de industriekade liggen en morgen, zondag, al tussen 10.00 en 12.00 uur vlak bij ons langs in optocht naar zee varen.

Dan is de beslissing snel genomen en blijven we lekker liggen. Zondag 1^e rang bootjes kijken met de camera en telens in de aanslag en een glaasje koude witte wijn erbij is wel veel beter



dan lopen of liften. Later op de dag hebben we *Shaula* weer zeeklaar gemaakt, reddingvlot in de kuip, spullen nakijken, alle benodigde zaken als eten, drinken, zeilpakken e.d. weer onder handbereik, zodat we maandag vroeg weer naar Nederland terug kunnen gaan.

Terug naar Nederland

Er wordt zuidwest en vervolgens west tot noordwest voorspeld, alles niet harder dan 5 Bft. Dat ziet er aardig uit. Maandag begint met stralend weer en een zuidzuidwesten wind waardoor de koers ons naar de kop van Denemarken brengt. Tegen het eind van de dag als we het diepste stuk van het Skagerrak (meer dan 500 m diep) al gepasseerd zijn draait de wind voldoende naar het westen om een zuidelijke koers aan te kunnen houden en hoopt de schipper op de voorspelde noordwestenwind. Ondertussen hebben we de tallships ingehaald. Het goede gevoel moet van de twee dolfijnen komen want helaas geven de weerberichten ondertussen zuidwest en later zelfs naar zuid draaiende wind op. Als we een dag later de shippinglane voor diep stekende schepen passeren en nog een mijl of 60 van Terschelling af zijn komen de eerste onweersbuien over. Daarna blijft het kruisen en gaan we af en toe overstag voor een bui. De buien houden zich wel netjes aan het spreekwoord: Eerst de wind en dan de regen, schipper, dat is een zegen. Want met de tegenhanger: Eerst de regen en dan de wind, schipper berg je zeiltjes gezwind, ben je verder van huis. Aan het begin van de avond zeilen we de betonde geul boven Vlieland in en starten na een uurtje de motor. Het is een prachtige avond en de verlichte tonnen naar Terschelling zijn dan ook prima te volgen. Alleen in het laatste stuk zitten veel bochten en het is er ook erg smal. Riet gaat binnen op de elektronische kaart aanwijzingen geven en JP gaat buiten sturen.

Weer op ons favoriete Waddeneiland

Om 00.30 uur komen we aan op Terschelling. Hier is het zo druk dat we bij de voor onze lengte bedoelde steiger als een kurk in de fles het vrije paadje zouden opvullen. Dat is het laatste wat je wilt, want de volgende morgen willen al die schepen natuurlijk vroeg varen en dan lig je behoorlijk in de weg. Bij de lemsteraken en grote motorkruisers is nog plek en daar hebben we *Shaula* om 01.30 uur vastgelegd. Een glas wijn en heerlijk slapen op een stil liggend schip. De volgende dag komt de havenmeester bij Riet langs om te melden dat er een plek aan de kant vrij is. Ik ben dan niet aan boord en de havenmeester biedt aan een bord "verboden te meren" op de plek te hangen. Mijn mond valt open van verbazing: een VIP service in Terschelling heb ik nog nooit meegemaakt en het moet dan ook aan Riet liggen. Fietsen gehoord en 's avonds in het dorp een pizza gegeten. Het is heerlijk als je de tocht van Noorwegen naar Nederland erop hebt zitten en dan nog een goede week hebt om naar Hellevoetsluis te komen. Lekker fietsen naar Midsland waar Riet in haar favoriete winkel een mooi vest koopt.

De volgende dag wat kleine boodschappen in het dorp gedaan en bij het VVV langs. We hebben gelezen dat er huifkartochten over de Bosplaat mogelijk zijn. Dit natuurgebied mag je zonder gids niet in en de volgende dag is er een grote kans op neerslag. Daarom spreekt een huif ons nog meer aan. De tocht vertrekt om 09.15 uur uit Hoorn. We zetten de wekker, het is nog 10 km fietsen. De Bosplaat is erg mooi, echter drie uur in een hobbende huifkar is voor ons wel voldoende. De koetsier is een rasechte Terschellingenaar boordevol kennis van de natuur die dat op een zeer plezierige wijze weet te brengen.

Verder naar het zuiden

Voor donderdag wordt westenwind voorspeld en omdat we naar ons gevoel al voldoende gekruist hebben willen we over het IJsselmeer via Makkum en Hoorn naar IJmuiden om daarna over zee naar Stellendam te zeilen. Om naar Makkum te varen moeten we op het wad over de Boontjes en met onze diepgang van 2,2 m is dat laat op de middag mogelijk. Na de tocht over de Bosplaat zijn we om 15.00 uur uit Terschelling vertrokken en komen we om een uur of zes bij de Boontjes waar dan 2.9 m water staat. Dat gaat prima en bij het begin van de avond lopen we Makkum binnen. De volgende dag met weinig wind naar Hoorn waar we nog een plekje in de binnenhaven vinden.

Met druilweer toch een stuk gaan wandelen en dat wordt beloond met een uitstekend Italiaans restaurant en Kermis. Dinsdag veel wind uit het zuiden, lekker nog een dagje Hoorn en woensdag verder naar IJmuiden. Donderdag met een westenwind naar Stellendam, twee uur voor de stroom mee gaat lopen weg en vervolgens een vol tij mee, het is precies genoeg om met de kentering het tij weer mee te hebben het slijkgat in. Net voor een grote bui de zeiltjes naar beneden, maar helaas niet vroeg genoeg om de sluis te halen. Bij het openen van de sluis roept de sluismeester de schepen op met de mededeling dat de wind te hard is voor de brug en dat hij het over een half uurtje weer gaat proberen. Inderdaad na de volgende bui en weer in het 3-delig mustopak mogen we naar binnen. Toch nog laat besluiten we op ons thuiswater voor anker te gaan om de volgende dag de haven op te zoeken.

gezeild 1150 mijl, motoruren 80, waarvan ongeveer 50 om stroom te draaien.

Riet en Jan Pieter Flohil a/b Shaula.



shop voor al uw Scheepsaccessoires & technische benodigdheden

dealer van:

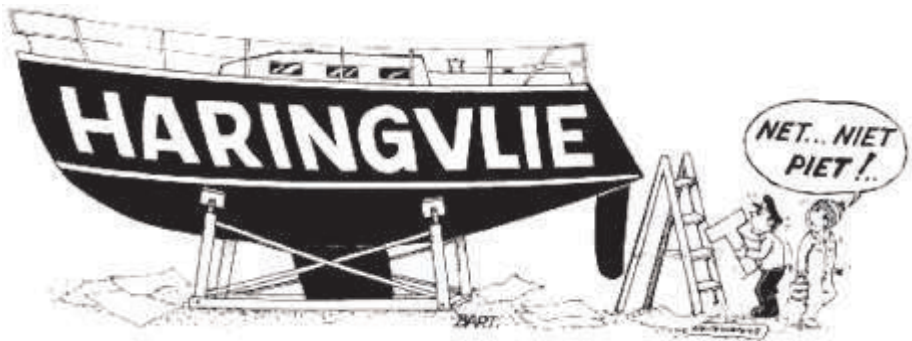


**YANMAR
DIESEL ENGINE
CO., LTD** dealer

Scheelhoekweg 10 / Marina Stellendam
3251 LZ Stellendam / Deltahaven

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

Een passende naam voor uw boot



Marlijn Helius H519

Onze eerste motorboot die we lieten bouwen in de jaren zeventig werd vernoemd naar de bouwer, mijn vader Johannes Ploeg. Van huis uit scheepbouwer die net gepensioneerd het op zich had genomen om een kleine Ydema kruiser volledig in te bouwen. Als dank voor dit werk vernoemden wij deze boot naar vader Ploeg. En om geen verwarring te krijgen met zijn



zoon, wij hadden dezelfde doopnaam, werd het geen Johannes maar de *Grote Johannes*. Hij was een stuk langer dan ik ben. Zo voeren wij jaren met een kruiser van nog geen negen meter met een naam erop die bijna een derde deel van het scheepje in beslag nam. Uiteraard werd de bijbehorende roeiboort naar mij genoemd: de *kleine Johannes*.

Na deze kruiser kochten wij begin jaren negentig een tweemaster die weer de naam *Johannes* kreeg. Mijn vader vond dat prachtig en schonk ons de naam in de vorm van een mooi teakhouten naambord. Weer een aantal jaren later lieten wij in 2007 een Opstomer in Aalst bouwen. Dit keer wilde ik met de traditie breken en de naam Johannes vervangen door die van Marjolijn. Dat vond Marjolijn maar niks, Zij zag er niets in dat haar naam zou prijken op onze boot. Zij stelde voor om Jo weg te laten en zo kwamen we op de naam *Marlijn*. Een prima voorstel. Tenslotte hadden we al tweemaal een schip gehad met JO in de naam. En nu varen we onder de naam *Marlijn*. Niet alleen een naam die verwijst naar **Marjolijn**, maar het is ook de naam van **een van de grootste vissen** die onze zeeën bevolken. Een prachtige tekening van deze vis siert onze kajuit.

Dat de bijbehorende roeiboort *Lijntje* is genoemd ligt voor de hand.

Hans (penningmeester) en *Marjolijn Ploeg*, a/b *Marlijn*.

Okidoki Kanaal

Meestal is het verzinnen van een naam voor de boot niet zo simpel. Daar wordt soms maanden over nagedacht. Bij ons ging dat vrij **gemakkelijk** en wij waren het er snel over eens.

Als iets goed verliep of **oké** was, zei ik altijd al 'okidoki'. Toen wij ons eerste kajuitzeilbootje afbouwden, in de zeventiger jaren, verliep dat vrij **soepel**. Het ging dus 'okidoki', vandaar, **met de duim omhoog**. Al de boten die daarna volgden kregen dezelfde naam: "OKIDOKI". Vermoedelijk zijn wij niet de enigen die het wel een aardige naam vinden, want vaak worden we vanaf de wal en op het water nageroepen met de duim omhoog.



Wim Olthoff, Havenmeester Kanaal.

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.



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

Phoenix Kanaal

In de vorige eeuw, het zal 1998 of 1999 zijn geweest, leek het erop dat alles perfect was. We hadden allebei leuk werk en we zeilden veel met onze Blom zeeschouw Bahini op de Waddenzee. Het is prachtig om op het wad te zwerven!

Toch kregen we zo'n gevoel van: Is dit alles? Rowena kreeg zin in een wereldreis. Ik vond dat wat te vrijblijvend. Gaat dat niet vervelen? Uiteindelijk werd het idee geboren om zeilen ook commercieel te gaan aanpakken, zo houd je een "drive" en een doel. Zingeving moet je namelijk zelf creëren! De *Bahini* was niet geschikt voor dit doel, zij was ontworpen voor onze ondiepe wateren, haar zwaarden zouden breken op lange deining. Wij moesten haar verkopen en vervangen door een zeeschip. Eerst gingen wij in Nederland op zoek naar een geschikt schip. Wij hadden het vage plan hier iets te kopen, dan naar Griekenland te zeilen om daar te gaan charteren.



In die periode gaven wij zeilles bij een zeil- en verhuurbedrijf in Willemstad. Zij hadden een zeilschip in hun zeilprogramma in Griekenland, waarvan de eigenaar te kennen had gegeven om te willen stoppen. Wij zijn met de eigenaar in contact gekomen en hebben het schip, een Beneteau Oceanis 430 uit 1986, in de winter van 1998-1999 overgenomen, inclusief chartervergunning en de contacten met de boekingskantoren in Nederland. Wij hebben vier jaar met *Phoenix* rond Corfu met gasten gezeild. Toen de vorige eigenaar *Phoenix* kocht, is ongeveer net na de overdracht het schip wat hij nog had in vlammen opgegaan, hij had per ongeluk het gas aan laten staan. De resten van dit ferrocement schip liggen nog op het scheepskerkhof van Corfu. Dit drama was voor hem de reden om het schip *Phoenix* te noemen, zijn omgekomen schip is immers **uit haar as herrezen om voort te leven** in *Phoenix*. De naam veranderen is vragen om moeilijkheden, je weet nooit welke mythologische figuren je het leven zuur kunnen maken, en we hebben het daarom zo gelaten. In 2004 hebben wij afscheid genomen van het beroepsmatig zeilen en zijn via Sicilië, Sardinië, Corsica, Menorca, Mallorca, Ibiza, Gibraltar, Funchal (Madeira), Ponta del Gada (Azoren) en Falmouth teruggezeild naar Nederland. Dit was een prachtige tocht en een stuk leuker dan iedere week naar ongeveer dezelfde plaatsen rond Corfu.



Wij genieten nu van het prachtige zeilgebied dat we vanaf Hellevoetsluis in de zomer in vier weken kunnen bereiken. Afgelopen jaar hebben we de Scilly Islands bezocht. Voorlopig hebben we nog geen plannen om er weer een paar jaar tussen uit te knijpen. Maar je weet nooit.....

Martin Veerdig,
Havencommissaris Kanaal.

Jachtontwerper Gerard Petersen wil meer C2C in de scheepsbouw

'Mijn toekomstvisie: Een oud schip moet kunnen weggroten, in harmonie met de natuur'



Een jongetje met watervrees dat later jachtontwerper wordt. Zo'n levensverhaal laat zien dat de menselijke natuur het liefste kiest voor de moeilijkste uitdagingen. Gerard Petersen (39) is zo iemand. Het jochie heeft zijn angst overwonnen en wil nu, als volwassen scheepsontwerper, dat we kringloopschepen gaan bouwen. Geen makkelijke boodschap in de behoudende scheeps- en jachtbouwwereld.

In dit Jubileumjaar van WSV Haringvliet zal ieder nummer van Het Bestek steeds inhaken op de toekomst van de watersport. We trappen af met jachtontwerper Gerard Petersen. Hij wil de geesten rijp

maken voor cradle-to-cradle scheepsbouw. 'Afvall = voedsel', zegt de cradle-to-cradle (C2C) beweging. Oftewel: alles wat mensen produceren, alle onderdelen van constructies, moeten opnieuw gebruikt kunnen worden. En dat met een kwaliteit die niet onderdoet voor het oorspronkelijke product. Alleen zo kunnen wij onze kinderen en kleinkinderen een wereld overdragen die we niet slechter hebben gemaakt, maar *béter*.

In de wereld van schepen en jachten, met z'n steeds groter wordende afhankelijkheid van polyester, lijkt C2C-bouwen een bijna onmogelijk uitgangspunt. *'Onze schepen zijn geen afval. Die varen en die blijven varen'*, dat is het antwoord van jachtenbouwers die je belt met de vraag wat we strak met het afval van al die plastic schepen aanmoeten.

'Klein beginnen', is de filosofie van Gerard Peters. De in Friesland wonende Groninger, geboren in Haren bij het Paterswoldse Meer, heeft zijn ontwerpstudio gevestigd in een fort dat onderdeel vormt van de Hollandse Waterlinie. Het Kunstfort in Vijfhuizen is het bastion voor zijn studio 'Scheepsbouwkunst'. Daar zijn grensverleggende ontwerpen van de tekenafdeling gekomen. Zoals het ontwerp voor de Villo, een motorjacht in versies van twaalfenhalf tot twintig meter waar je in de visie van Gerard Petersen heel goed een begin kunt maken met het C2C-principe. Opmerkelijk is dat Petersen de Villo zelf omschrijft als een 'varende villa' waar alle ruimten gelijkvloers zijn en die ingericht kan worden met interieurs die zo bij de IKEA of de Hulshof vandaan komen. Kan het consumentistisch?

- Wat is daar nou C2C aan?

'Je moet klein beginnen. In dit schip kun je de hele intimmering en opbouw realiseren met componenten die herbruikbaar zijn. Dat gaat dan van het casco op de romp tot en met de onderdelen van de tafels en de lampen die je aan boord brengt.

Ik weet dat het nu bijna onmogelijk is om polyester rompen en andere kunststof scheepsdelen geschikt te maken voor hergebruik. Polyester is een hars dat je alleen samengevoegd met glas-

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

vel of koolstof in een vorm kunt gieten. Dit kun je later nooit meer scheiden. Je kunt het hooguit verschrompen en dat afval recycleren tot laagwaardige producten. Dat geldt ook voor epoxy. Oude scheepswrakken met epoxy kun je nooit meer terugwinnen naar de oorspronkelijke grondstoffen. Of hooguit ten koste van heel veel energie. Als je dan als noodoplossing dat scheepsafval gaat verbranden ontstaat er puur gif. Maar bij accu's begint het al te veranderen. In de auto-industrie zie je nu onder druk van wetgeving, accu's komen die hele grote energiedichtheden aankunnen. Daardoor wordt elektrisch rijden en varen mogelijk. Waarom kan het dáár wel? Interieurs zijn de eerste producten die je cradle-to-cradle kunt maken omdat je ze los kunt maken van hun omgeving. Zo moet je stap voor stap de omslag maken naar materialen, systemen en ontwerpen die gedacht zijn vanuit een milieuperspectief. Mijn ideaal is eigenlijk dat je een afgeleefd schip gewoon in een kreekje moet kunnen laten weggroten, waarbij je alles teruggeeft in harmonie met de natuur. Zoals ik dat met oude houten vissersschepen in Bretagne heb gezien.'

Als jongetje was Gerard Petersen natuurlijk vaak met vriendjes bij het Paterswoldse Meer te vinden. Ook bij jachtwerf 'Helder', bouwer van de befaamde '16kwadraat'. Maar hij had watervrees. Toch ben ik gaan windsurfen. En omdat ik daardoor heel vaak een nat pak haalde, werd het water mij steeds vertrouwder. En op den duur krijg je er dan iets mee. Zo ben ik tot de overtuiging gekomen dat mensen die iets met water hebben, heel wel beseffen dat hun gedrag ook de kwaliteit van het water beïnvloedt.'

Schuldgevoel

Hoe futuristisch zijn ontwerpen ook zijn, Gerard Petersen komt er eerlijk voor uit dat zijn fluisterstille *Grasshopper* rondvaartboot, zijn elektrisch aangedreven en bijna Italiaans gestylede trimaran sloep *Kenau*, het ontwerp van zijn supersnelle paravaanzeiler *Albatros* en zijn varende villa *Villo* wel milieuvriendelijk zijn, maar daarmee nog niet cradle-to-cradle. 'Het is heel verleidelijk om het labeltje C2C aan je bedrijf te hangen en op het schuldgevoel van de consumenten te gaan werken met milieuoefjes die eigenlijk neerkomen op een beetje 'greenwashen'. Veel bedrijfstakken doen dat met hun groene "milieuvriendelijk"-keurmerken. Maar minder slecht is nog niet goed. Ik kan proberen om een dieselmotor nog efficiënter te maken, maar is zo'n motor dan ook echt goed? Er komen nog steeds zware metalen, uitstootgassen en fossiele brandstoffen in de kringloop. De schrijver van het boek 'Cradle-to-cradle – Afval is voedsel' Michael Braungart waarschuwt daar ook voor: 'Dingen goed doen is wat anders dan de goede dingen doen.'

Groen behang

'Helaas kan ik mijn inspiratie daarvoor helemaal niet uit de scheepvaartbranche putten', zegt Gerard Petersen cynisch. 'Scheepsbouwers en jachtontwerpers denken nog helemaal vanuit de technologie. Het beste voorbeeld daarvan zijn de racemonsters die voor de America's Cup worden ontworpen. Die worden helemaal bedacht vanuit de technologische randvoorwaarden uit het wedstrijdreglement. Maar al het geld, alle kennis en inspanningen gaan helemaal voorbij aan het milieuperspectief. Ook de milieuprestatie van zogenaamde groene scheepsbouw is gewoon "behang". Het maken en onderhouden van schepen is nu overal een heel giftig proces. Met mijn ontwerpen kan ik alleen maar laten zien dat er een alternatief is. Dat je kunt kiezen om bepaalde modules C2C in te bouwen en dat je kunt leren van je fouten. Ik wil naar een toekomst waarin we de biologische principes van de oude ambachtelijke aanpak weer leren begrijpen en waarderen. Dat je met een gezin met een paar kinderen lol kunt beleven

aan een bootje dat tijdens de bouw, tijdens het gebruik en ook als afgedankt karkas honderd procent goed is voor onze biosfeer.’

De ontwerpen van Gerard Petersen kun je in alle standen bestuderen op zijn website www.scheepsbouwkunst.nl

Henne Pauli.

C2C, wat is dat?

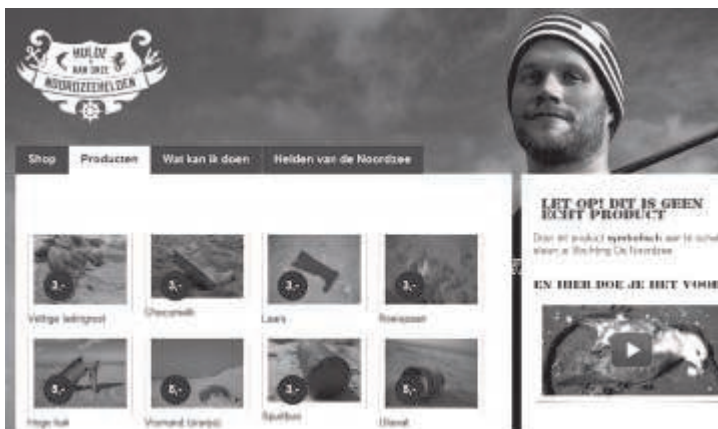
Cradle to Cradle is een nieuwe kijk op duurzaam ontwerpen, die naar voren is gebracht in het boek ‘Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things’ (2002) van William McDonough en Michael Braungart. Het boek is ook in het Nederlands vertaald onder de titel ‘Cradle to Cradle – Afval = voedsel’ De centrale gedachte van de cradle to cradle (wieg tot wieg) filosofie, is dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander product. Ofwel in de biosfeer danwel in de technosfeer. Het grote verschil met conventioneel hergebruik is dat er geen kwaliteitsverlies van de grondstoffen is, en geen restproducten die alsnog gestort worden. Deze kringloop wordt bedoeld met het motto: *waste equals food*. Probeer in plaats van minder slecht, juist goed te zijn. (Wikipedia).

Screen dump Stichting Noordzee

Plastic juttersgoed

Het is natuurlijk een goede gewoonte om zelf plastic afval uit zee te vissen en op te ruimen. De Stichting Noordzee maakt het ons mogelijk om langs het strand de echte jutters en plastic soepbestrijders met een kleine bijdrage te ondersteunen. Koop (symbolisch) dat aangespoelde visnet, die plastic sandaal of die halfondergestoven verwerde plastic mand. De Noordzeehelden gaan voor ons op pad. En wij varen in een schone zee.

Juttersgoed op www.noordzee.nl/noordzeehelden/producten



De “Killerbox”

Ja, het klopt: de Limachus beschikt thans over een “Killerbox”! - Wie of wat wordt daar 'gekild'? - Blinde passagiers? - Nee, die zijn hier uiterst zeldzaam. Piraten? - Nee, immers de 'Golf of Aden' ligt duidelijk buiten het vaargebied van de 'Limachus'. Overigens worden ook daar de piraten niet 'gekild', maar alleen ontwapend en keurig thuis afgeleverd. Dan kopen ze daar nieuwe Kalashnikov's en kunnen ze hun hobby weer hervatten....

Mocht iemand geschrokken zijn? Het is allemaal maar half zo wild. Wat 'gekild' wordt, is alleen het motorlawaai. Maar, laten we bij het begin beginnen: Dieselmotoren zijn in meer of mindere mate allemaal herriemakers. Dat hoeft geen probleem te zijn, want de industrie verkoopt geluiddempend materiaal in alle soorten en maten en een professionele werf weet wat er gedaan moet worden om het geluid in de leefruimte van een schip op een redelijk niveau te brengen. Met de *Limachus* hebben we dan ook tien jaar gevaren zonder de noodzaak te voelen aanvullende maatregelen te nemen. Helaas, op een gegeven ogenblik begon de betere helft van de vaste bemanning last te krijgen van Tinnitus of oorsuizen. Dit is een vervelende aandoening die thans nog niet echt te genezen is. Een van de nare eigenschappen is, dat het in de oren van de patiënt blijft nasuizen, ook wanneer de geluidsbron (in dit geval de motor) al lang is uitgezet. Het plezier aan het varen wordt hierdoor niet echt vergroot. Het werd dus tijd te onderzoeken of er een mogelijkheid bestond het motorgeluid nog meer te dempen. Wat 'googelen' leverde zowel goed nieuws als ook slecht nieuws op, Het goede nieuws: De firma Acoustic Operations B.V. (www.aobv.nl) verkoopt een 'Killerbox'. Dit is een extra isolerende 'schil' om de motor, bestaande uit een frame van rvs profielen en isolatiematten die het motorgeluid moeten dempen. Het slechte nieuws: Een garantie, over *hoeveel* de demping [in dB(A)] bedraagt krijg je niet. Op zich begrijp ik dat wel; toevalligheden kunnen van grote invloed zijn, en het meten is ook niet eenvoudig. Wie het drama van de hoge snelheidslijn gevolgd heeft weet dat het daar zelfs bij een nieuw project niet lukte binnen de toegezegde grenzen te blijven en metingen door twee verschillende instanties leverden verschillende resultaten op... Na wat positieve berichten gehoord te hebben, heb ik de knoop doorgehakt en de opdracht verstrekt. Je krijgt dan bezoek van een technicus die de situatie komt uitmeten, en vooral komt bepalen waar maatregelen voor de doorvoer van leidingen getroffen moeten worden. Je wilt niet weten met hoeveel kabels en slangen een dieselmotor met keerkoppeling aan de boot vastzit... Enkele weken later komt dezelfde technicus met een auto vol profielen en matten. En dan verdwijnt na enkele uren werk de motor onder een soort zilvergrijze matrassen. Ik heb het tijdens de winterberging laten doen, dus nu was het afwachten tot het begin van het nieuwe vaarseizoen. Op twee vragen kon ik toen al antwoord geven. Ten eerste: Heeft de killerbox ook nadelen? - Ja; de toegankelijkheid tot de motor en ook tot de motorruimte wordt minder. Er worden weliswaar voorzieningen getroffen om olie te peilen en bij te vullen, maar voor verdergaande klussen zoals filter of impeller verwisselen moet je meer tijd uittrekken. Ten tweede: Zijn er nog bijbehorende kosten? - Dat hangt er van af. Je wilt uiteraard niet dat de box tijdens het varen aan de wandel gaat, dus de vier pootjes moeten wel op een vaste plek blijven. Wanneer je boft, dan kun je er misschien voor zorgen dat ze net tussen spanten en de een of andere langsbalk passen. Bij mij was dat niet het geval, en metaalbewerking is niet mijn sterke kant. Zo kwam er dus nog een opdracht aan de werf bij; maar zoals gezegd, wanneer je boft of handig bent, dan hoeft dat niet.



De Vuurtoren
Watersport

Tel.: 0181-627882

NIEUW IN DE VESTING VAN HELLEVOETSLUIS OOSTKADE 38A

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

Zie ook onze website

www.devuurtorenwatersport.nl

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



Figuur 1: De 'Killerbox' in de Limachus, een Oostvaarder 1040 met een Vetus Deutz D. 4.29 van 48,1 kW

Eind maart kwam dan het spannende moment dat je voor het eerst de motor in de killerbox gaat starten. Mijn primaire reactie was een combinatie van schrik en verbazing. Schrik, omdat ik het geluid van de motor totaal niet meer herkende. Vooral de hoge tonen waren verdwenen en vervangen door een gebrom van lage tonen. Ik dacht echt dat er iets stuk was en dat de motor binnen de kortste keren zou afslaan of uit elkaar spatten. Verbazing, omdat het geluid duidelijk minder was dan ik gewend was. Het duurde zeker een kwartier totdat het vertrouwen in de motor was hersteld en ik besepte dat ik gewoon tevreden moest zijn met het bereikte resultaat. Bij de tocht van de winterstalling naar de haven keek ik regelmatig stiekem naar het log, de toerenteller en de GPS om me te overtuigen dat we toch echt met de gebruikelijke kruissnelheid onderweg waren. Ik ging zelfs nog even kijken of het golfpatroon er zoals gebruikelijk uitzag. Dus, om een lang verhaal kort te maken: het heeft zeker de moeite geloond en we zouden de killerbox niet meer willen missen.

Naschrift: Bij de discussies over motorgeluiden is me opgevallen dat de meeste mensen met de eenheid van geluidsmetingen - de decibel of dB(A) - niet goed raad weten. Voor de technici onder de lezers zal ik proberen het 'dB - verhaal' kort uit te leggen. Daar gaan we dan: Waarom hebben we eigenlijk voor geluid een aparte eenheid nodig? Geluid is immers niets anders dan een luchtdrukschommeling, en die kennen we ook van de barometer; daar meten we de druk in hectopascal (hPa) of ouderwets in mbar; waarom kunnen we deze eenheid niet ook voor geluid toepassen? - Het goede nieuws: Het kan; we hebben de decibel eigenlijk niet nodig. Het slechte nieuws: Geluiden in hPa meten is gigantisch onhandig. Bij de luchtdruk is het praktisch voorkomende bereik niet meer dan (ongeveer) van 950 tot 1050 hPa; dus het verschil is niet meer dan ongeveer 10 procent. Bij het geluid is het drukverschil van 'net nog

te horen' tot een geweeschot van dichtbij ongeveer een miljoen. De consequentie is dan ook dat zulk een schaal reuze onhandig is. De decibel is niets anders dan een wiskundige kunstgreep om tot beheersbare getallen te komen. Daarbij wordt de geluidsdruk van het meest zachte geluid dat we nog kunnen horen als basis genomen, en elke 10 decibel er bij betekent 'tien keer meer'. Dertig decibel erbij betekent dan dus niet 30 eenheden meer, maar $10 \times 10 \times 10 = 1000$ keer meer! Zo schiet het lekker op, maar ons voorstellingsvermogen heeft er moeite mee. Gelukkig zijn er op Internet tabellen te vinden die voorbeelden voor verschillende niveaus aangeven; zoek bijvoorbeeld onder 'geluidsterkte'. Zo'n tabel helpt al aardig om de 'decibels' te begrijpen, maar het is handig wanneer we nog een paar feiten meer weten; hier gaan we:

- Toevallig is de dB - schaal zo, dat 3 dB(A) meer een verdubbeling van de geluidsdruk betekent. Maar dit houdt *niet* in dat we dat ook als verdubbeling van de *geluidsterkte* ervaren; daarvoor moet het geluid 10 dB(A) harder zijn. Toch is de verdubbeling van de geluidsdruk belangrijk: je mag het oor bijvoorbeeld acht uur per dag aan 80 dB(A) blootstellen, zonder gevaar voor een gehoorbeschadiging; maar bij 83 dB(A) is de veilige duur nog maar de helft, dus vier uur per dag. Wat 'verdubbeling' inhoudt is ook leuk te zien in de Vetus watersportcatalogus: Vetus verkoopt een scheepshoorn 'lage toon' die 8 Ampère trekt en een geluidsterkte van 109 dB(A) heeft. Ook is er een hoorn 'hoge toon'; deze trekt ook 8 A en produceert ook 109 dB(A). Tenslotte is er een tweetonig hoorn, bestaande uit de twee eerder genoemde hoorns; deze trekt 16 A en produceert een verdubbelde geluidsdruk en dat komt dus overeen met drie dB(A) extra, dus 112 dB(A), en zo staat het ook netjes in de catalogus. Wel een waarschuwing: niet aan je kinderen die op de lagere school zitten vertellen, anders krijg je problemen met de juf; daar levert $109 + 109$ immers een totaal ander resultaat op!
- Heb je een harde en een zachte geluidsbron, dan is het optellen heel wat ingewikkelder. In het kader van dit verhaal volstaat het te weten dat de bron met het hardste geluid voor het resultaat bepalend is. Heb je bijvoorbeeld op de boot een drinkwaterpomp, dan produceert deze bijvoorbeeld 50 dB(A) en dat kan je storen bij het inslapen. Maar, draait de motor dan produceert deze bijvoorbeeld 70 dB(A) en nu hoor je nauwelijks of geen verschil of de waterpomp draait of niet.
- Ten slotte: wat betekent de letter (A) in dB(A)? Het menselijk oor is voor heel lage tonen minder gevoelig dan voor hogere tonen. Nu bestaan er elektronische schakelingen, z.g. 'filters' die dat compenseren. De letter tussen de haakjes geeft aan welke filterkarakteristiek werd toegepast. Er bestaan A, B, C en D filters. In Europa werkt men bijna altijd met het A-filter, in Amerika met het D-filter. Goedkope meetinstrumenten willen nog wel eens alleen dB(C) meten, bij duurdere instrumenten kun je tussen A- en C kiezen, en het B-filter ben ik nog nooit tegengekomen. In de praktijk wordt eigenlijk altijd de dB(A) waarde bepaald.
- Voor de volhouders die nog niet afgehaakt zijn: Wil je eens zelf met decibels spelen, dan kun je bijvoorbeeld bij Conrad voor enkele tientjes een geluidsmeter kopen, maar, je mag ook even bij ons komen buurten, dan kun je de killerbox zien en mag je desgewenst wat oefenen met mijn geluidsmeter.

FK

Jachtwerf van den Berg



Stalling:

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

Levering & totaalonderhoud:

- ✓ Osmosebehandelingen 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:

Informeer vrijblijvend naar de mogelijkheden

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

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

PROFESSIONEEL. DOE-HET-ZELVEN

Bestuur

voorzitter Heliuss G 320	Ad Brinkman	010-4751069 a.brinkman.wsvh@gmail.com
secretaris	Mart Heertjes	06-22568488 m.heertjes@bjzhlzh.nl
penningmeester Heliuss H 519	Hans Ploeg	06-54 215228 010-5920271 jrkploeg@gmail.com
hoofdredacteur Bestek	Ria Peelen	zie redactie Het Bestek
havencommissaris	Martin Veerdig	zie Havencommissie Kanaal
havencommissaris	Joep Willems	zie Havencommissie Heliushaven

Administratie

administrateur Kanaal 105	Peter Naber	0181-310072 fax: 0181-328322 p.naber@hccnet.nl
------------------------------	-------------	--

Havenmeesters

Kanaal	Wim Olthoff	Havenkantoor 0181-315476 harkan@kpnplanet.nl
Heliuss	Riet Ossewaarde	06-36324865 zeilschool.de.zuidwester@hetnet.nl

Geschillencommissie

geschillencommissie@wsv-haringvliet.nl

Heliuss F 415	Kees Vink	010-5923749 vink2@caiway.nl
Heliuss F 420	Leo Verhart	010-2470521 leo@verhart.nl
	Han van Dijk	0181-402043 h.h.van.dijk@gmail.com
Heliuss G 329	René Mahieu	070-3274247 rene.mahieu@mahieubv.nl
Kanaal 122	Rinus Holscher	010-4351285

Havencommissie Heliushaven

BonteOs@wsv-haringvliet.nl

voorzitter Helius F 421	Joep Willems	078-6510979 luchtloper@planet.nl
penningmeester	Jan Leeninga	010-4227379 jhj.leeninga@zonnet.nl
projectleider steigers Helius C 059	Frank van der Vlies	0181-315796 piet.vd.vlies@solcon.nl
milieu-arbo comm. Helius H 528	Hans van Crugten	06-12726429 sp263429@telfort.nl
coördinator zwh Helius B 042	Henk Ruhl	0181-326257 henk_ruhl@hotmail.com
technisch commissaris Helius E 236	Cees Kegel	0181 -401055 c.kegel@kpnplanet.nl
adviseur Helius A 013	Frits d'Achard van En- schut	010- 4261374 /06-22208694 fda@smithholland.nl

Havencommissie Kanaal door Voorne

voorzitter Kanaal 071	Martin Veerdig	0182-795192	06-12443934
secretaris	vacature		
penningmeester Kanaal 13	Bob Dekkers	010-5013644 r.dekkers47@hetnet.nl	
technisch commissaris Kanaal 037	Willem Smith	0181-506442	06-47773706
coördinator zwh Kanaal 019	Erik Bastemeijer	0181-322501 e.bastemeijer@planet.nl	

Evenementencommissie

voorzitter Helius B 043	Trudy Intres	0182-373408 /06-44420433 intres2003@yahoo.com
Helius E 226	Hennie Daniëls	06-30 334282 info@subsea.nl

Jeugdcommissie

aquakidz@wsvharingvliet.nl

voorzitter

vacature

Kanaal 065

Peter Vos

peter@jeugdzeilenhellevoetsluis.nl

Kanaal 015

Arie Rijk

0181-323756
a.rijk25@chello.nl

Kanaal 119

Mark Willemse

0174-518228 06-51533277
mark.willemse@orange.nl

Brent Biesheuvel

06-31272409
brent.b@live.nl

Redactie Het Bestek

redactie@wsv-haringvliet.nl

hoofd/eindredacteur
Helius C 073

Ria Peelen

0181-315754
riapeelen@planet.nl

redacteur Jeugd
coach

Aileen Willemse
Alda Langstraat

AileenWillemse@live.nl
fritsenalda@xs4all.nl

advertentie-exploitatie

Henne Pauli

06-51393309
info@hennepauli.nl

redacteur
Kanaal 009

Joke van Vugt

0181-328324
wouter.vanvugt@telfort.nl

samenstelling
Helius F 406

Ed Stubenitsky

0181-404190
ed.e.stubenitsky@hetnet.nl

illustrator
Helius D 113

Bart van Leeuwen

010-4223664
bartelvanleeuwen@telfort.nl

website-beheerder
Helius G333

Peter Rausch

0181-325922
webmaster@wsv-haringvliet.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

Nieuwe leden

Basten M.J.M. van
Blokzijl J.A.
Bos R.P.
Delwel P.
Groenendijk M.
Kok J.W. de
Meijer T.

Rustige N. jeugdlid
Streefland T.
Trantafillou I.
Toller R.H.
Zande R. van der



Geen lid meer

Baan A.
Berkel A.J. van
Bokeloh P.
Bruyn R.de
Deursen P.van
Dorsman P.
Hartensveld R.
Hartensveld E.
Hoog J. de
Kerkhof W.P.C.
Koning W.F. de
Ley M. van der
Luca E.H.R.
Markestein E.
Meijbeek A.J.F. van

Muijnck S.de
Nijmeijer T.H.
Poort F.J.
Ritter I.A. de
Schakel J.A.
Schilperoort A.C.H.
Slagter R.
Slagter jr. R.
Sodenkamp F.J.
Stapel J.
Stolk T.
Vroege J.G.

